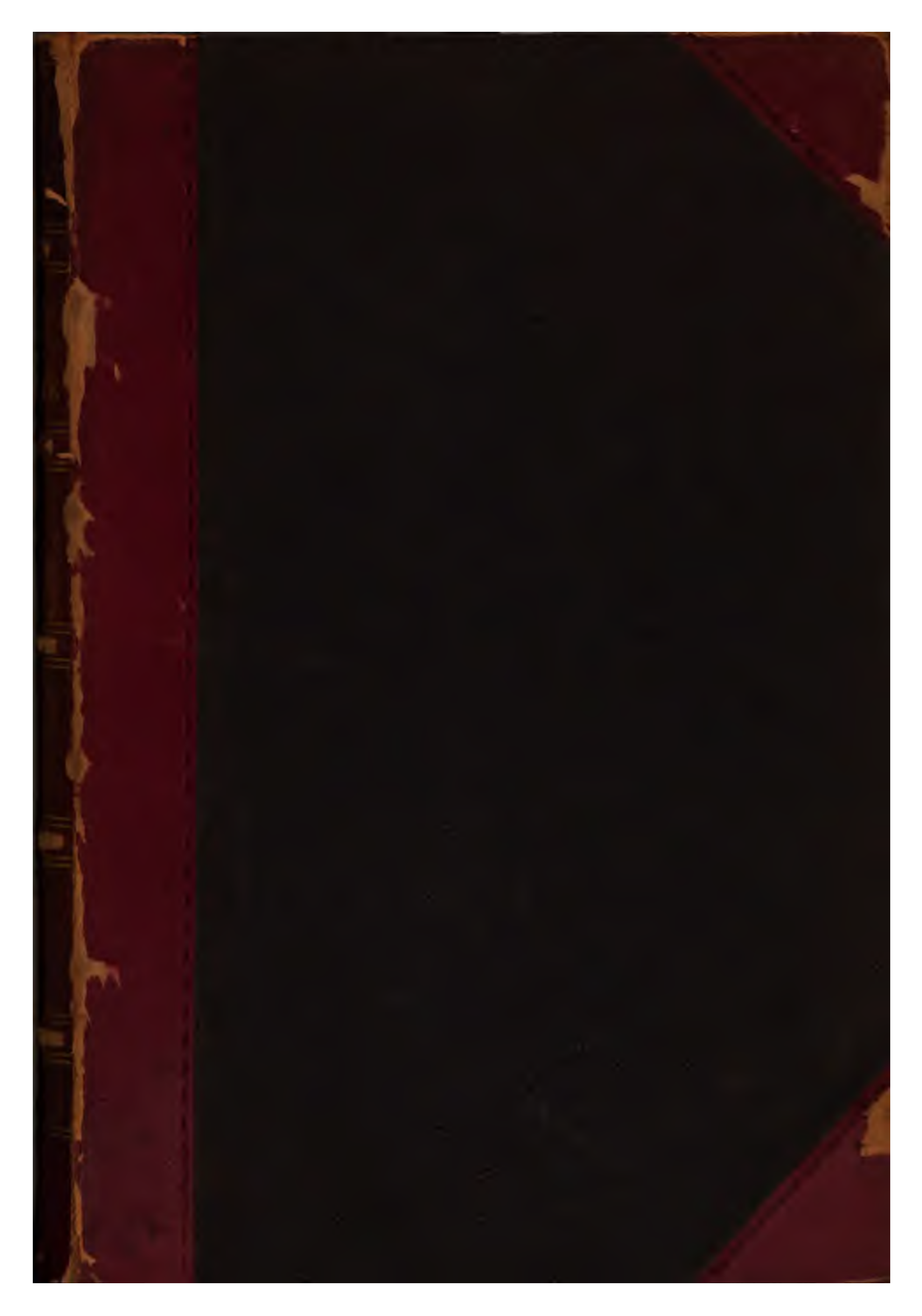



600081722Q



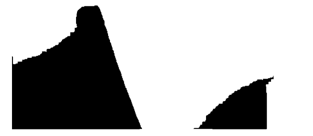
DU COMMERCE

ET DES

PROGRÈS DE LA PUISSANCE COMMERCIALE

DE L'ANGLETERRE ET DE LA FRANCE

IMPRIMERIE DE VEUVE BERGER-LEVRAULT



DU COMMERCE

ET DES

PROGRÈS DE LA PUISSANCE COMMERCIALE

DE L'ANGLETERRE ET DE LA FRANCE

AU POINT DE VUE DE L'HISTOIRE, DE LA LÉGISLATION ET DE LA STATISTIQUE

D'APRÈS LES SOURCES ET DONNÉES OFFICIELLES

AVEC UNE INTRODUCTION

COMPRENANT UN APERÇU DE L'HISTOIRE GÉNÉRALE DU COMMERCE
JUSQU'A NOS JOURS

PAR

CHARLES VOGEL

ATTACHÉ A LA DIRECTION DU COMMERCE EXTÉRIEUR

TOME PREMIER



VEUVE BERGER LEVRAULT ET FILS, LIBRAIRES-ÉDITEURS

PARIS — RUE DES SAINTS-PÈRES, 8. | STRASBOURG — RUE DES JUIFS, 26.

GUILLAUMIN & Cie, LIBRAIRES
14, RUE DE RICHELIEU, A PARIS
1864

A SON EXCELLENCE

MONSIEUR BÉHIC

MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS

MONSIEUR LE MINISTRE,

Dans ce livre, dont vous avez daigné accepter l'humble dédicace, j'essaie d'établir un parallèle de l'histoire, de la législation et de la statistique du commerce et des progrès de la puissance commerciale de la France et de l'Angleterre, depuis Colbert et l'Acte de navigation britannique jusqu'à nos jours. Dans ce cadre rentrent, naturellement aussi, tous les résultats connus de la grande

réforme douanière qui vient de s'accomplir si heureusement dans les deux pays, dans le nôtre en particulier par l'application directe de votre haute sollicitude et de celle de votre prédécesseur.

Ce premier volume, que j'ai l'honneur de présenter à Votre Excellence, est précédé d'une introduction comprenant un aperçu de l'histoire générale du commerce. Il contient le tableau comparatif de tous les éléments de l'économie nationale de la France et de l'Angleterre, l'exposé historique et critique du régime que la législation douanière des deux pays et les traités y ont successivement introduit, celui des bases de leur contrôle statistique et l'histoire des progrès de leur commerce, envisagé dans son ensemble comme dans sa répartition entre tous les pays du globe.

Le second volume sera consacré à l'étude des particularités les plus importantes dans les relations du commerce extérieur de la France et de l'Angleterre avec chaque pays; au tableau du commerce des différentes marchandises, des opérations d'entrepôt et du transit; à l'exposé du régime et du mouvement général des progrès de la marine marchande, de la navigation et de la grande pêche; puis à l'examen des résultats financiers du mouvement commercial. Des notices commerciales sur l'Algérie, les îles Anglo-normandes, Gibraltar et Malte, pourront finalement y être jointes.

Maintenu au niveau de l'actualité par des suppléments, l'ouvrage entier formera, je l'espère, pour les matières qu'il traite, un manuel assez complet, à l'usage de l'administration, des économistes et du commerce.

Après vous avoir soumis ce programme, il me reste, Monsieur le Ministre, à vous exprimer ma vive reconnaissance de l'indulgente bonté avec laquelle vous avez daigné agréer l'hommage d'une œuvre dont je ne puis me dissimuler les défauts. C'est en vous priant de lui conserver la précieuse et haute faveur de votre patronage, que je demeure,

avec le plus profond respect,
de Votre Excellence,
le très-humble, obéissant et dévoué serviteur,

CHARLES VOGEL,

Rédacteur à la direction du commerce extérieur.

Paris, le 1er mai 1864.

DU COMMERCE

ET DES

PROGRÈS DE LA PUISSANCE COMMERCIALE

DE L'ANGLETERRE ET DE LA FRANCE.

INTRODUCTION.

I.

IDÉE GÉNÉRALE, MÉTHODE ET PLAN.

« L'étude la plus utile qui pourrait être faite, à l'aide des docu-
« ments produits par les différentes administrations étrangères et par
« l'administration des douanes en France, » a dit le fils de J. B. Say, dans l'article DOUANE du *Dictionnaire de l'Économie politique*,
« consisterait à examiner les ressources productives de chaque pays,
« ainsi que les rapports de ce pays avec les nations industrielles
« et commerçantes du monde ; à rechercher quels sont les éléments
« de relations qu'il pourrait présenter à la France, et à voir ensuite,
« en se reportant aux documents officiels nationaux, quelles sont
« les quantités et les valeurs des marchandises sur lesquelles portent
« les échanges. »

Nous avons cherché à faire de notre mieux pour réaliser cette pensée dans le présent ouvrage. Fruit d'une étude consciencieuse, préparée par de longues et souvent pénibles recherches, il n'est cependant que la première assise d'une publication plus générale et plus étendue, dont nous avons conçu le projet et nous réservons

d'esquisser le plan dans cette même introduction. C'est un essai laborieux, fondé sur l'analyse de toute une bibliothèque, dont il résume et raisonne la substance, dans un cadre méthodique, arrêté sous la forme qui nous a paru la plus instructive et la plus commode pour l'usage des différentes catégories de lecteurs auxquelles il s'adresse. Mettant en parallèle les deux plus grandes puissances commerciales de notre temps, nous nous sommes appliqué à réunir et à grouper par ordre, avec le relief d'une comparaison suivie, toutes les données de l'histoire, de la législation et de la statistique indispensables pour l'intelligence de la marche du développement et de l'état actuel de leur commerce et de leur navigation marchande, des relations qui les unissent entre elles et avec les autres pays, des objets et du régime de leurs échanges. En acceptant toutes les conditions de ce programme et ne négligeant rien pour le remplir dans toutes ses parties, nous osons nous flatter de l'espoir que notre travail, malgré tout ce qu'il laisse à désirer, pourra servir à faciliter l'étude des questions commerciales qui se lient à son double sujet. Il offrira, nous l'espérons, surtout l'avantage de simplifier et d'abréger beaucoup les recherches, ainsi que de mettre à la portée de tout le monde une multitude de notions d'une incontestable utilité pratique, malheureusement encore trop peu répandues.

Nous avons, d'ailleurs, quelque confiance dans l'opportunité d'une publication dont l'objet nous paraît répondre aux besoins d'une situation nouvelle à bien des égards. D'une part, en effet, les conditions des traités du 23 janvier 1860 avec l'Angleterre et du 1er mai 1861 avec la Belgique, sans parler de ceux que la France vient de conclure en outre, ou dont elle poursuit la négociation avec l'Allemagne, l'Italie, la Suisse et d'autres pays, dans l'intérêt de son commerce, marquent une réforme de la plus haute importance pour l'avenir de son développement économique. En éclaircissant l'horizon commercial sur tout le vaste rayon de nos frontières, ces conventions invitent, par l'abaissement des barrières de douane, à l'extension des rapports établis et à la multiplication des échanges. D'un autre côté, malheureusement, le conflit américain, qui prive la manufacture du coton de l'aliment de cette matière première et toute l'industrie européenne d'un de ses principaux débouchés, ne pouvait

manquer, par sa fâcheuse coïncidence avec l'époque de cette réforme, d'en amoindrir pour le moment le bienfait, en faisant retomber sur l'Europe, et particulièrement sur l'Angleterre, une partie des effets désastreux de la lutte engagée aux États-Unis; et cette rude épreuve pousse le commerce maritime à chercher, dans de nouvelles combinaisons, les moyens de parer aux conséquences fatales d'événements d'une incalculable portée. L'inventaire des ressources dont il dispose, l'examen de ses rapports actuels, un coup d'œil rétrospectif sur la marche de son développement, ne sauraient, il semble, manquer d'à-propos en présence d'une pareille conjoncture.

En abordant notre sujet, nous ne pouvions toutefois perdre de vue avec quelle supériorité il a déjà été traité, dans quelques-unes de ses parties et sous plusieurs de ses aspects les plus intéressants. Sans nous arrêter aux volumineux travaux de M. le baron Ch. Dupin, sur *les forces productives et commerciales* de la Grande-Bretagne et de la France, mentionnons tout de suite l'*Histoire de la réforme commerciale en Angleterre*, de M. H. Richelot, après lequel il ne reste pas un fait important à relever dans la mémorable période qu'elle embrasse, depuis les débuts de l'administration de Huskisson jusqu'à la fin de celle de l'illustre sir Robert Peel; rendons surtout hommage à M. Amé, auteur de l'*Étude économique sur les tarifs de douane*, pour sa critique judicieuse de notre propre législation douanière, sous le régime des prohibitions. Ces publications, plus ou moins récentes, abrégent beaucoup notre tâche; elles permettent de nous borner, dans l'historique et l'appréciation des faits, au plus essentiel pour toutes les matières épuisées par nos devanciers, ou du moins déjà traitées par eux avec l'autorité d'une parfaite connaissance de cause. Il restera ainsi, dans ces deux volumes, plus de place pour celles qui, destinées à combler des lacunes véritables, feront mieux reconnaître l'utilité de notre travail; nous y gagnerons plus de latitude pour nous étendre sur l'état actuel du régime et des autres rapports déterminants du commerce et de la navigation des deux pays qui nous occupent; la complexité de ces rapports en ressortira mieux; il y aura aussi moyen de faire une plus large part aux renseignements d'intérêt pratique et aux relevés statistiques, sans lesquels il est impossible de concevoir un tableau donnant la mesure exacte,

…grès de la puissance commerciale. A cet
… tâche ne vient pas du manque, mais de
… matériaux, et cette difficulté même a dû nous
… ortunité du travail qui nous mettait aux prises

… ous les pays du monde civilisé, les gouvernements
… ujourd'hui le devoir que leur imposent les tendances
… un siècle dans lequel le plus inqualifiable des anachro-
… affectation d'un superbe dédain des intérêts commer-
… ts ne pouvaient hésiter à mettre au service de ceux-ci les
… moyens de contrôle et de publicité dont ils disposent. La sta-
…ique est fille de ce besoin de notre âge, et on ne saurait trop
…plaudir à l'heureuse idée qu'ont eue de nos jours beaucoup
… hommes éminents d'imprimer le caractère d'une œuvre internatio-
…ale à la combinaison générale de ses recherches, et d'élever au
même point de vue l'intérêt qui s'y attache. Aussi n'y a-t-il plus, comme jadis, en matière d'administration, de finances et de douanes, beaucoup d'éléments mystérieux, de secrets d'État réellement impénétrables. Nombre de documents ont répandu le jour sur une multitude de situations et de rapports, longtemps aussi mal appréciés qu'imparfaitement connus, de la vie économique des peuples; nombre de renseignements précieux en découlent sans cesse et sont mis à profit dans la discussion comme dans la pratique des affaires. Il s'en faut de beaucoup néanmoins que ces notions soient devenues populaires. La raison en est simple : les publications de ce genre ne s'adressent d'ordinaire qu'aux hommes spéciaux; un format peu maniable, l'aridité de la disposition des matières, l'accumulation d'une masse de détails n'offrant qu'un intérêt passager, en rendent l'usage peu commode, et rebutent qui n'a pas l'habitude d'y lire. Outre que très-peu de personnes ont la facilité de se procurer et de réunir les volumineuses séries que forment ces documents, en partie presque ignorés du public, et dont les archives des bureaux d'administration centrale et de quelques chancelleries possèdent seules des collections complètes, le dépouillement en est toujours fastidieux, même pour les gens du métier.

Vingt ans de fonctions à la direction du commerce extérieur, dont

le service exige la centralisation courante de toutes les correspondances consulaires et de tous les documents relatifs à la législation douanière et au mouvement commercial du globe, nous ont personnellement familiarisé avec ces travaux, pour lesquels nous nous trouvons ainsi placé à la meilleure source d'informations. Puissions-nous, grâce à cette facilité, avoir réussi, par ce livre, à épargner aux hommes d'étude et de cabinet, aux administrateurs, aux négociants et aux gens du monde, que son sujet peut intéresser à divers titres, l'ennui des longues recherches et les pertes de temps qu'elles entraînent!

Parmi les documents qui ont fourni les éléments de notre travail, les états de commerce et de navigation proprement dits doivent être mentionnés tout d'abord. Le contrôle exercé par les douanes sur le mouvement des échanges du commerce extérieur, ainsi que sur celui de la navigation marchande, forme en France, depuis une quarantaine d'années déjà, l'objet de publications régulières et suivies. Dans la pratique de l'Angleterre, qui a devancé tous les autres pays sous ce rapport, l'adoption de cet usage remonte même jusqu'à la fin du dix-septième siècle, ce qui témoigne de la sollicitude éclairée sur laquelle le commerce pouvait y compter dès lors. Cet exemple a fini par être généralement imité. En effet, nous voyons aujourd'hui l'administration de presque tous les États en mesure de publier la statistique de leur commerce extérieur, année par année, sous la forme de tableaux, et ces relevés officiels, comprenant toutes les opérations qui n'échappent pas à son contrôle par les ruses de la contrebande, permettent ainsi de reconnaître et de suivre partout, plus ou moins exactement, les variations du mouvement commercial.

Les chiffres offrant le moyen d'énonciation le plus simple, souvent même le seul possible de pareils rapports, nous ne pouvions faire autrement que de leur accorder une assez large place, même en nous bornant à n'extraire, pour ainsi dire, que la quintessence des nombreux documents français et anglais de l'espèce, pour les besoins de notre sujet. Après avoir dégagé les résultats d'un intérêt majeur et durable de la masse encombrante d'un détail secondaire, nous devions pourvoir à l'établissement de cadres fixes et bien arrêtés pour nos tableaux, afin de les rendre suffisamment

clairs, sans être obligé de les multiplier. Généralement, nous avons fait entrer les chiffres dans le texte même, ou dans des notes parallèles à celui-ci, toutes les fois qu'ils s'y liaient d'une façon directe; nous n'avons rejeté à la fin de chaque volume que certains tableaux plus étendus, qui pouvaient, moyennant un système de renvois, être séparés de ce texte sans inconvénient.

Le mouvement et les progrès des échanges, de la navigation et des armements maritimes se résument évidemment le mieux en chiffres; mais, outre que les chiffres ont besoin, dans bien des cas, d'être accompagnés d'un commentaire qui en détermine le sens, ils restent à peu près muets sur l'enchaînement des causes et des effets, lorsqu'il s'agit d'expliquer les vicissitudes du commerce, la marche de son développement et les conditions de celui-ci. Parmi ces dernières, la plus importante à considérer est sans contredit l'influence de la législation, dont l'exposé succinct doit marcher de front avec l'aperçu des faits correspondants. Or, les actes, lois, traités, tarifs et autres mesures législatives, administratives ou conventionnelles, qui ensemble constituent le régime commercial, forment des collections hétérogènes non moins volumineuses et encombrantes que les statistiques officielles. On sait combien il est difficile, en pareille matière, à cause de l'engrenage d'une multitude de dispositions qui tantôt se confirment, tantôt s'abrogent ou se modifient en sens divers, d'acquérir une notion satisfaisante du régime établi, autrement que par une patiente et minutieuse étude de tous les textes. C'est précisément dans les recherches dirigées sur ces points que le besoin d'un guide et d'une clef se fait le plus vivement sentir.

Obligé, par le défaut d'espace, de condenser beaucoup, nous ne pouvions cependant le plus souvent faire mieux que de renvoyer aux textes mêmes, par l'indication précise de l'endroit où ils se trouvent dans les recueils et documents originaux.

Ajoutons que, pour bien expliquer et caractériser le développement de la puissance commerciale, il importe de l'étudier jusque dans ses racines, et de mettre en évidence tout ce qui y contribue. Dans l'économie nationale tout se lie. Le territoire et la population, qui en forment la base, la production du sol et de l'industrie, les voies de communication de tout genre, les moyens de transport et

de correspondance, le système monétaire, ainsi que celui des poids et mesures, et l'organisation du crédit, sont autant d'éléments dont l'influence sur le commerce, l'activité commerciale et la nature des échanges n'est appréciable qu'à l'aide de données précises, qui résument l'ensemble de l'économie nationale à ce point de vue. Aussi n'avons-nous pas cru pouvoir nous dispenser de faire précéder d'un pareil aperçu l'exposé du régime et de la marche du commerce et de la navigation des deux pays.

Nous ne pouvions méconnaître non plus la connexité de rapports entre le commerce et les finances; car si, d'une part, le produit des douanes et de plusieurs autres branches très-considérables de la fiscalité dépend surtout de l'importance croissante ou décroissante du commerce, celui-ci n'est pas moins intéressé, de l'autre, dans l'affectation des revenus aux dépenses du budget, dans les modifications du système de l'impôt, ainsi que dans l'augmentation ou la diminution du capital et des charges de la dette publique. L'exposé des résultats financiers, considérés à ce point de vue, forme donc également une partie intégrante de notre sujet; cependant nous avons cru devoir nous renfermer dans le cercle des notions et des généralités indispensables, en touchant aux matières de finance. C'est là, en effet, un domaine à part sur les autres faits importants duquel le commerce et la banque sont déjà suffisamment renseignés et tenus au courant par d'excellentes publications spéciales, telles que l'*Annuaire international du crédit public* de M. Horn, par exemple.

A certains égards, le tableau de la situation commerciale des colonies anglaises et françaises se présentait comme un complément naturel de notre sujet; mais, vu l'impossibilité de faire entrer dans un parallèle l'ensemble des relations de tant de possessions lointaines, appartenant à des milieux tout différents, nous nous sommes borné à y comprendre l'exposé de leurs rapports directs avec la mère-patrie, en laissant de côté leur commerce propre avec les autres pays. Nous avons cru devoir cependant admettre une exception en faveur de l'Algérie, à cause de sa proximité et de l'intimité de ses liens économiques avec le midi de la France, ainsi que pour les établissements anglais d'Europe, qui ne sont en réalité que

les entrepôts du commerce britannique dans la Manche et sur les points principaux de la Méditerranée. De courtes notices sur la situation commerciale de ces diverses possessions termineront cet ouvrage.

Voilà pour le fond des matières. Nous croyons superflu d'entrer dans aucun détail sur la division, déjà suffisamment indiquée par la table.

Les faits qui forment l'objet le plus important de notre résumé, sont ceux de la période contemporaine, dans laquelle nous comprenons tout le temps écoulé depuis la fin des guerres du premier Empire jusqu'à nos jours. Cependant la nécessité d'expliquer les antécédents et les origines, nous a généralement obligé de remonter beaucoup plus haut dans les aperçus historiques, indispensables pour l'intelligence du régime économique et de ses transformations, l'exposé de la marche du développement de l'activité commerciale et la juste appréciation de ses résultats. On ne saurait concevoir, en effet, la définition des lois qui ont régi la navigation en Angleterre, jusqu'en 1849, sans l'examen préalable des fameux actes de 1651 et 1660, base fondamentale de toute cette législation. Mais, comme cela ne nous dispensait d'aucune façon d'observer, dans l'ordonnance de notre tableau du mouvement commercial, les lois ordinaires de la perspective, nous avons plus largement développé les faits à mesure qu'ils se rapprochaient davantage de la situation actuelle, qu'il importait surtout de bien faire connaître dans tous ses rapports. Ainsi, l'intérêt qu'offre le détail, à partir des dernières années de la Restauration en France, époque où commence, avec le fait accompli de l'émancipation de toute l'Amérique espagnole, l'expansion générale du commerce maritime, qui fait entrer le mouvement des échanges internationaux dans une phase de progrès continu, grandit naturellement encore avec le développement de plus en plus remarquable qui leur a été imprimé depuis, par la propagation et l'achèvement des réseaux de chemins de fer, dans la majeure partie de l'Europe continentale. Ce sont ces deux époques, et particulièrement la seconde, que nous avons dû nous attacher à mettre en relief. L'année 1860, pour laquelle notre résumé est le plus explicite, parce qu'elle montre ce prodigieux développement à son apogée et

marque en même temps, avec le triomphe de l'esprit libéral dans le régime douanier de la France, l'aurore d'une nouvelle ère commerciale, devait clôre la période que nous avons embrassée dans son entier. Cependant, nous ne pouvions nous arrêter strictement à cette limite dans la publication d'un livre de la nature de celui-ci, dont toutes les conclusions se rapportent au présent. Il a fallu, pour le mettre à jour, également tenir compte des événements survenus et des résultats constatés postérieurement à 1860. Bien que ces derniers, sous l'influence de la grave perturbation causée par la guerre d'Amérique dans tous les rapports du monde commercial, ne puissent encore d'aucune façon être considérés comme une épreuve suffisante de l'ensemble des dispositions du nouveau régime, inauguré par la mise en vigueur de nos traités de commerce avec l'Angleterre et la Belgique, ils offrent, néanmoins, des données intéressantes pour l'appréciation de leurs premiers effets sur nos échanges avec ces pays, effets généralement heureux et en partie très-curieux à étudier.

Cet ouvrage terminé présente, en deux volumes, sur tous les rapports de la puissance et de la situation commerciales de la Grande-Bretagne et de la France, un travail que nous avons cherché à rendre aussi complet que possible. Il ne nous apparaît, toutefois, que comme le premier échelon dans la réalisation d'un projet plus vaste, sur lequel il nous reste à nous expliquer, et dont nous poursuivrions volontiers l'exécution, avec l'aide et l'encouragement nécessaires.

Le cadre et la méthode adoptés pour notre parallèle, peuvent s'appliquer à tous les pays sur lesquels on possède des documents et d'autres moyens d'information suffisants pour l'objet d'une suite de travaux semblables, conçus d'après le même plan et répondant au même but. Les explications données dans ces deux volumes, pouvant servir en quelque sorte d'introduction générale, permettraient d'ailleurs de nous borner, pour ces pays, à des résumés beaucoup plus courts. Est-il besoin d'insister sur l'utilité de pareils tableaux? La tendance vraiment civilisatrice de notre époque, le courant qui domine dans les airs, et qui promet de dissiper les orages du temps, est au rapprochement des peuples, au resserrement

des liens de solidarité qui se forment entre eux, par l'échange des produits comme par celui des idées. Les merveilleuses découvertes de la science, appliquées à l'industrie, à la navigation à vapeur, aux chemins de fer, à la télégraphie électrique, ont prêté, de nos jours, au mouvement de toutes ces relations de nouveaux véhicules et des leviers d'une puissance auparavant inconnue. Des transformations continuelles en manifestent partout les effets, plus prompts que ne le furent même jadis ceux de l'invention de l'imprimerie et des grandes explorations maritimes du commencement de l'âge moderne. L'harmonie et la paix, la solidarité des intérêts moraux et matériels, fortifiés par la diffusion des lumières et du bien-être, tel est, en définitive, le but que le génie de la civilisation poursuit dans la marche providentielle de son travail incessant, qui n'a jamais été servi par des moyens plus efficaces dans cette direction salutaire.

Aussi la nécessité de ce progrès pacifique, auquel aspirent tous les esprits clairvoyants et toutes les âmes généreuses, n'a-t-elle jamais paru plus évidente, sous tous les aspects, ni parlé aussi haut, dans le sentiment des masses comme dans la conscience des gouvernants. Or, c'est au commerce, et surtout au commerce international, qu'appartient le premier rôle dans ce grand mouvement d'expansion qui emporte le genre humain.

Il ne saurait en être autrement dans la condition de celui-ci. De tous les grands mobiles de l'activité humaine, ceux qui dérivent des besoins de l'existence matérielle, par cela même qu'ils sont les plus communs, les plus pressants et les plus impérieux, sont aussi les plus puissants et les plus irrésistibles. Le commerce international, en faisant fléchir les barrières qui séparent les États et donnant toute la surface du globe pour théâtre à la spéculation mercantile, multiplie en même temps les besoins et en facilite la satisfaction, avec l'élargissement graduel de l'horizon qu'il découvre aux yeux des habitants de chaque contrée. Par lui, la production de toutes les zones et de toutes les industries devient, pour l'humanité entière, la source commune d'une aisance toujours croissante, marquée par ces améliorations progressives et soutenues de sa condition qui forment, en général, l'effet le plus palpable et le trait le plus saillant du caractère de toute civilisation. Rendre cette condition de moins

en moins pénible, amener la combinaison universelle de l'économie des biens terrestres, délivrer de plus en plus le genre humain des entraves qui le gênent dans l'ordre physique, et favoriser ainsi l'essor vigoureux de ses plus nobles facultés, telle est, en dernière analyse, la belle mission du libre échange, envisagé du point de vue plus élevé qui nous fait découvrir dans le commerce et dans la richesse qu'il procure, au-dessus du vulgaire appât de celle-ci, le moyen de civilisation le plus pénétrant et le plus sûr peut-être qui existe.

Comme il n'est plus aujourd'hui de contrée qui ne participe, dans une certaine mesure, à cette œuvre de propagande universelle du commerce international, l'étude des éléments et des rapports généraux de celui-ci devra naturellement se porter sur tous les pays du monde, que l'on peut envisager, individuellement ou collectivement, en groupes déterminés par des affinités particulières, provenant tantôt de l'influence du voisinage ou de la situation géographique, tantôt de celle d'une communauté d'autres liens plus artificiels. Nous pensons qu'en principe il conviendrait le plus souvent de nous en tenir, dans nos exposés, à la forme qui, respectant le mieux l'enchaînement naturel des faits, doit paraître aussi la plus commode pour les recherches, c'est-à-dire de renfermer dans un cadre distinct le tableau de la situation commerciale de chaque pays. Cependant, il y a des cas où l'avantage d'une simplification notable, ou l'intérêt d'une comparaison suivie, pareille à celle que nous établissons dans ces deux volumes, peut faire désirer une autre marche. Il en est ainsi toutes les fois que la vie économique et commerciale de deux ou plusieurs États se trouve étroitement liée par l'influence mutuelle des rapports de situation ou de dépendance qui existent entre eux, que cette connexité est très-apparente, ou que le parallélisme de leur développement milite, à quelque autre titre, en faveur d'un exposé collectif.

La part de chacune de ces considérations faite, voici comment nous arrêterions les bases d'une division générale de tous les pays, par groupes :

1° France et Angleterre, avec l'Algérie et les possessions de la Grande-Bretagne dans les mers d'Europe.

2° États intermédiaires de l'Europe centrale : Pays-Bas, Belgique et Suisse.

3° États germaniques : Association allemande ou Zollverein, villes anséatiques, Mecklembourg et Autriche.

4° Europe septentrionale et orientale : Monarchie danoise, avec les duchés allemands qui en relèvent, les îles Féroé, l'Islande et les établissements du Groënland ; la Suède et la Norvége ; l'Empire russe, enfin, avec la Pologne et la Finlande, toute l'Asie russe et ses dépendances sur la côte nord-ouest de l'Amérique.

5° Pays de l'Europe méridionale et du Ponent ou de la partie ouest du bassin de la Méditerranée, groupe dans lequel nous comprenons le Portugal, avec Madère et les Açores, l'Espagne, avec les Baléares et les Canaries, l'Italie et, sur le littoral opposé, les États barbaresques, le Maroc, Tunis et Tripoli.

6° Les pays du Levant comprenant, dans la Méditerranée, la Turquie d'Europe et d'Asie, les principautés danubiennes, la Grèce et l'Égypte ; plus, sur la mer Rouge et sur le golfe Persique, l'Abyssinie, l'Arabie et la Perse.

7° Les colonies européennes ou possessions de l'Angleterre et de la France, de l'Espagne et du Portugal, de la Hollande, du Danemark et de la Suède, en Asie, en Afrique, en Amérique et dans les mers du Sud. Cette réunion d'une multitude d'établissements, répandus dans quatre parties du monde, est la seule dans laquelle il faille, croyons-nous, subordonner les rapports géographiques aux analogies de régime et de destination qui se rencontrent dans l'origine et les conditions premières du développement de tous ces chaînons du monde colonial, dont les principes caractéristiques du système colonial ont longtemps formé la loi commune.

8° Les États indigènes des côtes d'Afrique, depuis le cap Bojador jusqu'au détroit de Bab-el-Mandeb, comme, par exemple, sur la côte orientale, Zanzibar et la grande île de Madagascar ; sur la côte occidentale, la petite république nègre de Libéria, fondée sous le patronage des États-Unis, etc.

9° L'extrême Orient, c'est-à-dire l'Indo-Chine, l'Empire chinois, le Japon, la Malaisie indépendante et la Polynésie, avec les îles Sandwich.

10° L'Amérique, autrement dit les États-Unis, les républiques

d'origine espagnole, le Brésil et Haïti, toujours à l'exclusion des colonies possédées par des puissances européennes.

Ce n'est qu'après avoir passé en revue tous ces marchés si divers, que l'on pourrait, et qu'il faudrait même, pour mener à bonne fin une œuvre aussi laborieuse et d'aussi longue haleine, procéder, dans une nouvelle série de tableaux synoptiques, à la récapitulation générale des résultats principaux dont le rapprochement est indispensable pour la détermination de l'importance relative des ressources matérielles et du mouvement commercial et maritime de chaque pays, ainsi que de l'importance générale du trafic de chacune des marchandises qui dominent dans l'ensemble des échanges du globe. Ce résumé final, espèce de couronnement de l'œuvre, permettrait de nous élever à des considérations d'un ordre supérieur et d'un vif intérêt, surtout pour l'histoire du commerce de notre temps, histoire qui n'est pas encore faite, et pour laquelle il s'agit de réunir et de tailler les pierres, en attendant l'architecte. Il n'amènerait pas moins des conclusions d'une portée décisive pour certains problèmes de la science économique elle-même.

Là cependant ne finirait pas encore la tâche que nous proposons d'entreprendre. Un exposé sommaire de la situation commerciale de tous les pays, à une époque donnée, quelque récente qu'elle soit, comme il convient pour l'objet du travail fondamental dont nous venons d'émettre l'idée, ne peut conserver son intérêt d'actualité à la longue. Le temps ne s'arrête jamais et rien n'égale la promptitude avec laquelle passent les faits et se modifient les rapports du monde économique. Chaque jour apporte partout des changements dans la marche, le régime et les relations du commerce, ainsi que dans la nature et l'importance des échanges, et voit paraître de nouveaux documents qui constatent ces variations. Or, lorsqu'on s'attache au point de vue de l'utilité pratique, ce sont ces derniers résultats, les faits les plus récents, en un mot, l'état actuel des choses, qu'il importe le plus, en tout temps, de bien connaître et d'apprécier sainement. Il y aurait donc lieu, pour remplir entièrement l'objet que nous avons en vue et suivre le commerce international dans tous ses mouvements, d'aviser au moyen de tenir le public au courant de ces variations perpétuelles, en arrêtant d'avance la continuation

de l'œuvre projetée, sous la forme de notices supplémentaires à publier ultérieurement, par intervalles réguliers, sur la même base et d'après le même plan.

Dans cette large acception, le but que nous poursuivons, et sur lequel nous serions heureux d'attirer l'attention de tous les amis sincères du progrès économique et commercial, ne nous semble pouvoir être atteint qu'au moyen d'une publication courante, périodique, ou même sans périodicité, mais n'en formant pas moins une série continue de volumes ou livraisons, dirigée avec esprit de suite dans les ornières d'une voie tracée d'avance. Notre programme s'accommoderait, au besoin, de tout cadre d'une élasticité suffisante pour recevoir, successivement et selon l'opportunité, le résumé principal de la situation de chacun des pays à traiter et les notices complémentaires destinées à y faire suite. Aussi presque toutes les formes d'un recueil de l'espèce, paraissant indifféremment sous le titre de Bibliothèque, d'Annuaire ou de Revue du commerce international, dans les conditions diverses qu'impliquent ces dénominations, pourraient-elles offrir ce cadre et se prêteraient-elles également à la réalisation de notre entreprise. Celle-ci, loin d'exclure la collaboration, appellerait hautement à elle le concours des lumières et des travaux de tous les hommes capables de la seconder et d'en assurer le succès, sous la seule réserve d'un strict maintien de l'unité de direction, ainsi que de l'uniformité du plan général. On parviendrait à fonder de cette manière, pour le commerce international, un recueil encyclopédique, rentrant dans la catégorie des publications du même genre qui existent déjà pour une foule d'autres branches des connaissances humaines, et dont celle qui nous occupe ici est seule restée privée jusqu'à présent. Une lacune très-regrettable se trouverait ainsi comblée. Il faut reconnaître, en effet, que, malgré la richesse d'un fonds de matériaux toujours grossissant, ce vaste champ, dépourvu de tout éclairage qui en facilite le parcours, ne présente encore à l'esprit, curieux de saisir les rapports généraux du commerce de l'univers, qu'un véritable chaos bien difficile à débrouiller. La majeure partie des renseignements que l'on pourrait y puiser et des leçons qu'ils renferment se perdent, par suite de l'incohérence et de la profusion même des innombrables éléments qui

s'y accumulent sans cesse. Une foule de documents, d'une grande valeur, apparaissent à la plupart des personnes qu'ils devraient instruire, sous l'aspect décourageant d'une mer à boire ou d'un labyrinthe inextricable, faute d'un miroir réflecteur, qui en centralise et en propage utilement les données les plus essentielles et les plus intéressantes. Ainsi vulgarisés, les résultats principaux d'un travail d'observation et de contrôle aussi important, pour la direction comme pour la pratique intelligente des affaires, que l'est, à tous égards, la statistique commerciale, ne resteraient plus, comme il arrive trop souvent encore, noyés dans les flots d'un détail infini de faits d'un intérêt éphémère ou minime. Délivrés de cette brume, ils s'éclaireraient mutuellement et répandraient de vives clartés dans tous les sens. On aurait, enfin, pour les recherches spéciales, un fil conducteur, qui en préciserait la direction, guiderait dans le recours aux sources mêmes et aiderait à démêler l'écheveau des législations, si diverses et si compliquées, dont la connaissance est indispensable pour l'étude des questions économiques et commerciales.

Une revue mensuelle du commerce international, telle que nous la concevons, nous paraît être le cadre qui offrirait le plus largement cet avantage, surtout si l'on y réservait, à côté du résumé des faits et du répertoire des actes, dont l'analyse et l'appréciation formeraient la tâche principale, une large place à la libre discussion de toutes les questions d'actualité qui s'y rattachent. La discussion ne peut que gagner, il nous semble, à s'établir sous le même toit que les renseignements positifs du domaine de la législation et de la statistique, sur lesquelles elle est constamment obligée de s'appuyer, sous peine de porter à faux ou de se perdre dans le vague des déclamations creuses. Les avantages de cette association de domicile seraient d'ailleurs mutuels.

En perçant à jour l'arsenal de la statistique, en la découvrant, comme la maison de Socrate, à tous les regards, on la rendrait elle-même, comme science ou du moins comme méthode d'observation, justiciable d'une critique salutaire, fondée sur la possibilité d'un large contrôle extérieur. Ce contrôle, auquel elle échappe presque entièrement, dans les conditions actuelles de sa publicité beaucoup trop restreinte, ne tarderait pas à lui profiter, nous en

sommes convaincu. Il la ramènerait à la conscience de ce qui lui manque, lui faciliterait le redressement de beaucoup d'erreurs manifestes et la rendrait plus attentive à ces contradictions dont nous avons été conduit à signaler plus d'une, dans le cours de ces deux volumes.

Espèce de science occulte, mise en suspicion ou raillée par bien des gens, que toute sorte de doutes, provenant surtout de l'ignorance de ses sources ou de ses procédés, mettent en défiance contre ses allégations, elle ne saurait trop aller au-devant du public, prête à répondre sur tous les points à sa légitime curiosité, pour acquérir l'importance d'une branche d'enseignement populaire, dans l'intérêt de l'œuvre du progrès commercial et social, dont elle est un instrument indispensable. Pour cela, qu'elle ne se lasse pas de montrer au grand jour ce qu'elle sait, comment elle le sait, de quels moyens d'information elle dispose et de quels perfectionnements ils sont susceptibles.

Ainsi se trouverait bientôt réduit au silence le reproche dont on s'est le plus servi pour la discréditer, en l'accusant d'offrir à la discussion des armes pour toutes les thèses, pour la défense des sophismes non moins que pour celle des vérités économiques. Les arcanes doivent être bannis de son laboratoire, et ce n'est qu'en mettant le plus possible à la portée de tout le monde les résultats de ses travaux consciencieux, qu'elle finira par avoir raison de la confusion qu'entraîne trop souvent la difficulté de discerner entre ceux-ci et les vains oracles de la présomption, ou les bulles de savon d'un charlatanisme qui déshonore le métier, en n'y visant qu'à l'art de Polichinelle de jeter de la poudre aux yeux, ou le ridiculise, à force de jongleries et de puérilités. Il serait temps de faire une bonne fois justice de ces malentendus, qui ont fait le plus grand tort à la statistique, en prévenant contre elle, ou en détournant même, beaucoup d'esprits sérieux très-capables de la seconder, dans la poursuite de son immense tâche.

Nous revenons au sujet de ces deux volumes, consacrés au parallèle du développement de la puissance commerciale de l'Angleterre et de la France, auxquelles l'importance de leurs échanges et l'universalité de leurs relations maritimes donnent ici le pas sur tous les autres pays.

Mais avant d'entrer en matière, fixons bien d'avance notre point de vue, par quelques explications sur la nature du commerce en général, auxquelles viendra se joindre un court aperçu de l'histoire du commerce à toutes les époques.

Ce préambule permettra de mesurer la place et de mieux reconnaître la position dominante que ces deux puissances occupent dans le monde. En reprenant le passé, on jugera mieux aussi des perspectives de leur vaste horizon, de la grandeur de leur rôle, et des causes ainsi que de l'étendue de leur influence sur la condition des autres peuples et sur la marche de la civilisation tout entière. Ces préliminaires, il est vrai, n'apprendront rien au savant, mais ils peuvent être utiles au lecteur moins versé dans l'histoire, novice dans les doctrines de la science économique et encore peu familiarisé avec le vocabulaire de celle-ci.

II.

DU COMMERCE EN GÉNÉRAL.

Le commerce, pris dans l'acception la plus large du mot, est, d'après son étymologie latine, synonyme de l'échange en général, sans distinction de la nature des objets sur lesquels il porte, ni de la manière dont il s'opère; mais, dans le sens déterminé où nous l'envisageons ici, on appelle commerce l'ensemble des opérations qui préparent et constituent l'échange des marchandises, ou, plus généralement, celui de toutes les valeurs mobilières, définition qui n'exclut que le trafic des biens immobiliers.

Les hommes une fois réunis en société, l'individu, ne pouvant suffire par lui seul à tous les besoins de sa condition, et mû par le désir de l'améliorer, dut s'appliquer de préférence à recueillir, des biens de la terre, ceux qui se trouvaient directement à sa portée, ainsi qu'à suivre, dans ses occupations, le penchant naturel de ses aptitudes particulières. Telle a été, dans le principe, l'origine de la division du travail et aussi celle de l'échange de ses produits, lequel, en s'étendant et se multipliant, devint lui-même le commerce, dès que les soins qu'il exigeait eurent pris le caractère et l'importance sociale d'une véritable profession.

La nécessité le fit naître, et son rôle grandit avec les besoins nouveaux créés par l'augmentation du bien-être. Intermédiaire indispensable entre la production et la consommation en général, comme entre l'agriculture et l'industrie en particulier, il commença par être le lien qui unit d'abord les habitants d'une même localité, puis les membres d'une même société, pour devenir ensuite celui des nations, et il finit par embrasser le globe dans la vaste sphère d'activité de ses relations.

Avec l'extension de cette sphère, les opérations nécessaires pour effectuer l'échange des produits de contrées et de zones diverses, se compliquèrent naturellement, pendant que les relations elles-mêmes se diversifiaient. On vit alors s'établir peu à peu, dans la pratique mercantile, une subdivision du travail, analogue à celle qui existe dans les autres branches de l'activité humaine. Les inconvénients de l'échange direct de marchandises contre d'autres marchandises, dans le cas où celui qui avait un superflu de produits à céder, ne pouvait se procurer en retour que des produits dont il ne savait trouver l'emploi, firent songer de bonne heure à la création du *numéraire*, c'est-à-dire à l'adoption de certaines matières plus généralement recherchées, telles que les métaux précieux ou communs, notamment l'or et l'argent ou le cuivre, pour constituer une monnaie, sur laquelle on prit l'habitude de mesurer la valeur de tous les autres produits et biens échangeables, et que l'on convint d'accepter ou de donner en échange de ceux-ci, dans la mesure proportionnelle qui marque le prix des marchandises. Au numéraire le *crédit* vint ajouter dans la suite, comme agents de circulation, d'autres signes représentatifs de la valeur, d'abord sous la forme de lettres de change seulement, mais plus tard, dans les temps modernes, quand les emprunts d'État, les grands établissements financiers et les entreprises par association se multiplièrent, aussi sous celle d'effets publics, de papier-monnaie, de billets de banque et d'actions financières ou industrielles.

La plus ancienne forme du commerce, c'est, nous l'avons dit, le simple échange des marchandises passées de la main à la main, ou le troc. Sauf dans un petit nombre de cas exceptionnels, comme celui des conventions qui règlent le trafic des Russes avec la Chine,

à Kiakhta, il n'est plus guère usité, de nos jours, qu'entre sauvages et dans les relations des peuples civilisés avec les naturels des pays les plus barbares de l'ancien et du nouveau monde, particulièrement avec ceux de l'Afrique, où on le qualifie aussi de troque et de traite.

Cette dernière dénomination a surtout acquis une triste célébrité, en s'appliquant à l'infâme trafic d'esclaves, qui a déshonoré l'humanité pendant plusieurs siècles, mais auquel, heureusement, les efforts des puissances maritimes tendent à mettre un terme, par une répression sévère.

Le commerce, chez les peuples civilisés, si on le considère dans son ensemble, objectivement et subjectivement (que l'on nous pardonne ce langage métaphysique), se présente sous une multitude d'aspects et de points de vue, qui admettent des distinctions et des classifications très-variées, selon la nature de ses objets et de ses opérations, le mode et l'étendue de celles-ci, et leur qualification légale.

Dans les objets du commerce, il faut distinguer d'abord entre le trafic des marchandises et le trafic de l'argent et des effets de commerce ou de crédit, dit la banque. Le premier se partage, selon l'importance des opérations et du débit, entre le commerce de détail, qui fournit aux besoins individuels des chalands, sur place, et le commerce en gros, qui approvisionne les maisons de détail soit directement, soit par l'entremise de ce qu'on appelle le demi-gros, et dont la sphère d'activité plus étendue comporte le traitement des grandes affaires, qui font du marchand un négociant. Une différence semblable existe, dans le trafic de l'argent, entre le changeur et le banquier proprement dit. Il y a lieu de distinguer ensuite, dans le commerce des marchandises comme dans la banque, entre les maisons qui opèrent et spéculent pour leur propre compte et celles qui, se bornant à travailler pour le compte d'autrui, moyennant un bénéfice, font ce qu'on appelle la commission d'achat ou de vente et de recouvrement. Au premier se rattache, comme un très-important auxiliaire, le commerce d'expédition et d'affrétement ou de nolisement, qui se charge de faire parvenir la marchandise d'autrui à sa destination, par la voie de terre ou par la voie maritime. Enfin, il reste à mentionner certains intermédiaires, qui, sans être des commerçants proprement

dits, sont indispensables ou du moins très-utiles au commerce. Tels sont l'agent de change, par l'office duquel se fait la négociation des valeurs de bourse, et le courtier, qui s'occupe du placement des marchandises. Ils ont leur doublure, tolérée mais sans institution légale, l'un dans le coulissier, l'autre dans le courtier-marron.

En considérant le commerce au point de vue des intérêts généraux qu'il représente et de sa portée territoriale, on a d'une part le commerce *intérieur* ou l'échange des produits d'un pays sur son propre marché, de l'autre le commerce *extérieur* ou l'échange de ces produits contre ceux des autres pays. Envisagé collectivement, dans la mutualité de ses rapports, ce dernier forme le commerce *international*, dont les relations embrassent aujourd'hui les cinq parties du monde.

Le commerce *colonial* participe du commerce intérieur ou du commerce extérieur, selon que l'on assimile les colonies à la mère-patrie ou à l'étranger. Mais, on peut appeler de même commerce colonial le trafic des colonies d'un même pays ou de pays différents entre elles; c'est le trafic qu'au siècle dernier on nommait aussi commerce d'Inde en Inde, lorsqu'il s'agissait des contrées tropicales rentrant dans les limites assez vagues de cette désignation géographique.

Le commerce extérieur comprend deux mouvements en sens contraire, l'*importation* et l'*exportation*. L'importation des produits étrangers, destinés à la consommation du pays qui les reçoit, et l'exportation des produits du sol et de l'industrie de ce même pays, forment ensemble son commerce propre ou son commerce *spécial*, selon l'expression de nos douanes. Pour avoir le commerce *général*, il faut ajouter à ces échanges le commerce d'entrepôt, c'est-à-dire le mouvement des marchandises importées et consignées à l'entrepôt pour la réexportation, et le transit ou mouvement des marchandises étrangères qui ne font que traverser le territoire d'un pays, pour se rendre à une destination ultérieure. Comme, sur les états des douanes de France et de Belgique, les marchandises appartenant au commerce d'entrepôt et au transit sont relevées deux fois, soit à l'entrée comme à la sortie, on peut, lorsqu'on n'est pas familiarisé avec ces documents, se méprendre sur l'importance du commerce

général du pays dont il s'agit, comparativement à celui d'autres contrées, où le même contrôle est pratiqué sous une autre forme, qui n'admet qu'un enregistrement simple du transit. Observons toutefois que, pour déterminer l'importance réelle de ce dernier, conjointement avec celle des opérations d'entrepôt, il suffit de retrancher les chiffres de l'importation ou de l'exportation du commerce spécial de ceux du mouvement qui y correspond dans le commerce général.

Sous le nom de commerce *intermédiaire,* on comprend toutes les opérations par lesquelles un peuple intervient dans l'échange indirect des produits de provenance étrangère. Le transport de ces produits, par mer, alimente, dans ce cas, le fret de la navigation *tierce*, et l'on appelle facteurs du commerce les peuples qui, à l'instar des Anséates, des Hollandais, etc., jouent ce rôle d'intermédiaires.

La différence qui existe, dans le mode des transports, entre la voie de terre et la voie de mer, a donné lieu à la distinction du commerce de terre et du commerce maritime. La plus ancienne forme du premier, qui s'est conservée jusqu'à nos jours, dans les régions de l'Asie et de l'Afrique où la vaste étendue des steppes et des déserts ne permet d'effectuer les transports qu'à dos de chameau, en suivant des étapes en quelque sorte indiquées par la nature, est le commerce de caravane. Mais, dans les contrées civilisées de l'Europe et de l'Amérique, qui possèdent des routes artificielles, des fleuves navigables et des canaux, les expéditions se font généralement par le moyen du roulage et de la batellerie, et, de nos jours aussi, en grande partie, par les chemins de fer. L'usage des bêtes de somme, comme par exemple le transport à dos de cheval ou de mulet, y est devenu une rare exception, qui n'a persisté que dans quelques pays de montagnes.

Parmi les modes particuliers du commerce maritime, il faut mentionner le commerce de cabotage, par lequel s'effectuent les échanges entre des côtes voisines ou les différents ports d'un même État, et qui, dans cette dernière acception, rentre dans le commerce intérieur; puis le commerce d'escale, qui se fait également de port à port, le long des côtes. Ce dernier est plus particulièrement connu sous le nom de commerce des Échelles dans les parages du Levant, où le cabotage simple, par allusion à la forme traditionnelle qui

prédomine dans le commerce de terre, sur le continent voisin, est appelé navigation de caravane.

Au point de vue de la légalité, enfin, on distingue le commerce licite ou légal, qui se conforme, dans ses opérations, aux prescriptions et aux défenses de la législation douanière, du commerce illicite ou interlope, qui ne se fait pas scrupule de les éluder ou enfreindre par la contrebande.

Le droit positif n'admet point d'excuse pour celle-ci, quoique, par le fait, ce genre de fraude ait été plus utile que nuisible à certaines contrées, soumises à un régime commercial absurde, telles que notamment l'Espagne et ses colonies d'Amérique, dans l'histoire desquelles le commerce interlope apparaît comme un correctif presque indispensable de l'ineptie du gouvernement.

En face de la diversité des rapports du commerce intérieur et du commerce extérieur, on a souvent agité la question, plus grave en apparence qu'en réalité, de savoir lequel des deux importe le plus à la prospérité des États et seconde le mieux les progrès de la civilisation. Bornons-nous à observer que l'un et l'autre, quelque distincts que puissent être les objets sur lesquels ils portent, répondent, dans les vues de la Providence, à des besoins également bien justifiés. Leurs intérêts sont d'ailleurs indissolublement liés, depuis que la découverte du Nouveau-Monde et celle de la route maritime de l'Inde ont fait des denrées coloniales, du coton, de l'indigo, etc., des articles de grande consommation, dont une partie, après avoir d'abord alimenté le commerce extérieur, à l'état brut, vient ensuite, à l'état manufacturé, alimenter aussi, de seconde main, le commerce extérieur. L'un et l'autre contribuent puissamment à l'œuvre de la civilisation, en favorisant la division du travail et multipliant la concurrence; seulement, comme le premier excite l'émulation entre tous les peuples, tandis que le second en borne le champ à la circonscription territoriale de l'État, le stimulant du commerce extérieur doit nécessairement être plus vif que celui du commerce intérieur, qui, réduit à lui seul, empêcherait difficilement les peuples, même les plus heureusement partagés par la nature, de devenir à la longue stationnaires. Tel a été effectivement le sort de tous ceux qu'une fausse politique ou des préjugés nationaux ont conduits à fermer

leurs frontières au commerce étranger, ou du moins détournés d'y prendre eux-mêmes une part active. Il suffit de nommer les anciens Égyptiens, les Hindous, les Chinois et les Japonais, qui se sont tous arrêtés à un certain degré de civilisation, qu'ils n'ont pu franchir dans leur isolement.

A ne considérer que la masse des produits mis en circulation, l'importance du commerce intérieur, dans toute contrée d'une étendue majeure et suffisamment peuplée, doit surpasser de beaucoup celle du commerce extérieur. Il en est même ainsi, là où ce dernier a pris le développement le plus gigantesque, dans la Grande-Bretagne, que la densité de sa population toujours croissante oblige à tirer de l'étranger d'énormes quantités de grains, pour sa subsistance. Dans un grand pays, la production indigène fournira toujours aux besoins de la consommation intérieure beaucoup plus que la production étrangère. Le contraire ne peut avoir lieu que dans de petits États, faisant du trafic leur industrie principale, et s'appliquant de préférence au commerce intermédiaire, c'est-à-dire essentiellement marchands, comme Tyr et Carthage, dans l'antiquité, Venise et Gênes, au moyen âge, la Hollande, dans les temps modernes, et les villes anséatiques, encore de nos jours. Mais il faut, voyant les choses de plus haut, considérer que l'importance du commerce extérieur ne doit pas être appréciée uniquement d'après la quantité ou la valeur matérielle de ses échanges. Il est, sans contredit, aussi le véhicule principal des idées civilisatrices que les peuples se communiquent, et qui parlent le plus clairement à leur intelligence, par la voix de leur intérêt. On ne saurait donc lui dénier une influence prépondérante sur le mouvement du progrès humanitaire.

Entraves et liberté du commerce.

La production est l'aliment du commerce, qu'elle attire surtout par la variété infinie que déterminent partout les diversités de la nature du sol et du climat, ainsi que celles des aptitudes de l'industrie humaine. Cependant, trois conditions sont nécessaires au développement de l'activité commerciale : la facilité des communications et des transports, la sécurité des personnes et des biens, et la

liberté des échanges; tout ce qui y préjudicie est une entrave du commerce.

Indépendamment des interruptions qu'il subit, en temps de guerre ou de révolution, le commerce peut avoir à lutter avec toute sorte d'empêchements matériels ou sociaux, tels que le manque de viabilité ou le mauvais état des routes existantes, le défaut de sécurité ou des vices d'organisation divers. Les obstacles de cette nature étaient surtout nombreux dans l'antiquité et au moyen âge; ils le sont encore dans les pays où la civilisation n'a pas pénétré; mais on les voit généralement disparaître avec les progrès de celle-ci, avec l'introduction d'une bonne police, l'extinction de la piraterie, le perfectionnement des voies et des moyens de communication de tout genre, l'amélioration du service des postes et l'établissement des télégraphes électriques.

Il est encore des entraves d'un autre genre, dérivant de la législation commerciale et financière elle-même, soit plus particulièrement du régime douanier. Celles-ci, sous la forme de droits ou de prohibitions, affectent la liberté des échanges d'une manière plus ou moins directe, en grevant les marchandises, en restreignant le débit ou portant à la libre concurrence des atteintes plus ou moins graves.

Les droits établis sur la circulation ou le mouvement de transport et d'étape des marchandises, forment la première catégorie de ces restrictions. Elle comprend les droits de transit, les droits de passage et de navigation maritime et fluviale, les droits de port, de tonnage et d'ancrage et autres accessoires, les péages des routes, des canaux et de toute autre espèce. Les droits de transit, heureusement abolis en France comme en Angleterre, sont d'autant plus nuisibles au commerce, qu'ils ont souvent pour effet, par le surcroît de frais qu'ils occasionnent, de détourner le courant des marchandises de son lit naturel sur d'autres voies moins directes, mais dont le parcours a l'avantage de n'être grevé d'aucune redevance. Quant aux autres droits mentionnés, ils n'ont rien d'abusif lorsque leur perception n'est motivée que par la nécessité de couvrir les frais d'établissement et d'entretien de voies, de constructions ou de services utiles au commerce et à la navigation; mais, dès qu'elle outre-

passe ce but et poursuit une tendance fiscale, on ne peut hésiter à les signaler aussi comme des entraves, vu qu'ils présentent, dans ce cas, le même caractère restrictif que les droits de transit. Le plus célèbre des péages maritimes, celui du Sund, où les navires de tous les pays ont été, pendant des siècles, dans l'obligation de payer des droits de passage à Elseneur, au profit de la couronne de Danemark, mais au détriment de tout le commerce avec la Baltique, vient, comme on sait, d'être aboli par un traité de rachat, conclu entre les parties intéressées.

Les droits de douane perçus, à l'entrée ou à la sortie du territoire d'un État, sur les marchandises étrangères destinées à sa consommation, ou sur ceux de ses propres produits qu'il envoie à l'étranger, forment la seconde catégorie des restrictions que nous avons à examiner. Ces droits, généralement les plus onéreux de tous, sont de deux sortes. Les uns, perçus dans un intérêt fiscal, peuvent bien restreindre le débit des marchandises, par le renchérissement qu'ils y déterminent, mais n'affectent pas essentiellement la libre concurrence, tandis que les autres, avec les dispositions prohibitives qui les accompagnent souvent, sont précisément dirigés contre elle.

En principe, les droits fiscaux se présentent comme une des formes régulières de l'impôt indirect, et se justifient par la nécessité même de celui-ci, dans la mesure des besoins financiers de l'État. Cependant les intérêts du développement économique et commercial, doivent, comme de juste, être aussi pris en considération, dans le règlement des droits de l'espèce, et, en se rendant compte des effets naturels de ceux-ci, on arrive à conclure que, dans une situation normale, tous les droits de sortie indistinctement sont des entraves pour le commerce, puisqu'ils constituent une prime en faveur de la concurrence des produits étrangers, sur le marché extérieur. Parmi les droits d'entrée, l'abolition de tous ceux qui grèvent les matières premières ou produits à ouvrer n'est pas moins désirable, dans l'intérêt du travail et de la production industrielle. Les droits qui remplissent évidemment le mieux le but fiscal, sont ceux qui frappent les marchandises importées pour la consommation immédiate; mais là aussi il faut éviter de taxer trop fortement les articles

de première nécessité, pour ne pas compromettre l'intérêt du fisc même, par une décroissance de la consommation, ou celui de l'industrie nationale, par une élévation démesurée des salaires.

L'Angleterre est le pays qui a le premier, de nos jours, conformé sa pratique à ces vues, en matière de douanes; mais, d'un autre côté, les droits de l'excise ou accise, sur la drêche et sur les spiritueux, y frappent la consommation d'un impôt exorbitant, tout au plus compatible avec les ressources d'un pays où l'élévation qui en résulte pour les salaires se trouve aussi largement contre-balancée, par l'abondance des capitaux, du fer, du combustible et de tout ce qui est nécessaire pour l'organisation mécanique du travail industriel.

Nous ne mentionnerons qu'en passant l'inconvénient des tarifs trop compliqués. En multipliant les distinctions, ils entraînent des formalités et des lenteurs qui ne peuvent que nuire aux affaires; car, d'après une célèbre maxime américaine, dont la vérité économique est incontestable, le temps, c'est de l'argent. Le tarif des États-Unis comme celui d'Angleterre est très-simple, et le nouveau tarif autrichien montre que la simplicité de la nomenclature n'est pas incompatible avec une bonne classification.

On ne saurait méconnaître les heureux effets de l'extension progressive du champ de la libre concurrence. C'est avec elle seulement que le grand principe de la division du travail, germe fécond de la civilisation tout entière, peut se développer de manière à porter tous ses fruits, et à produire toutes ses conséquences pour l'amélioration du bien-être matériel. Cependant il n'y a jamais eu de liberté du commerce absolue. A toutes les époques, ce dernier a rencontré des limites et subi des restrictions entre les divers États, souvent même entre les différentes provinces d'une même domination. Les barrières provinciales, abus des plus criants et des plus funestes de la fiscalité, telle que la concevait l'étroit esprit féodal, ont été, fort heureusement, peu à peu supprimées dans les temps modernes, et il n'est plus guère de pays civilisé où le commerce intérieur ne jouisse aujourd'hui d'une liberté de circulation pleine et entière. De notre temps, des associations de douanes, en étendant aussi ce bienfait à nombre de petits États, qui auparavant végétaient dans l'isolement, leur ont permis d'identifier leurs intérêts commerciaux avec

ceux de leurs voisins, sans renoncer à leur indépendance politique. Nous citons comme exemple le Zollverein. Cependant, on voit encore figurer sur les tarifs de douane de beaucoup de pays, à côté des droits fiscaux déjà mentionnés, des droits protecteurs, établis moins dans le but d'alimenter le trésor, auquel ils ne procurent que des recettes accidentelles, qu'en vue de favoriser le travail national, en écartant la concurrence étrangère du marché intérieur. Les produits étrangers, soumis dans ce cas à un droit d'entrée qui n'affecte pas les produits indigènes, subissent, relativement à ces derniers, un désavantage commercial, qui, avec des droits élevés, équivaut souvent à une prohibition. Il faut aussi ranger dans cette catégorie les droits différentiels; car, en assurant au pavillon national un fret mieux rétribué que celui de ses concurrents du dehors, ils établissent également, en faveur de la marine ainsi protégée, une prime dont la charge retombe, en définitive, sur les consommateurs des produits importés. Pour saisir l'origine de toutes ces atteintes à la liberté du commerce international, il faut se reporter à l'époque néfaste des anciennes rivalités européennes, à cet esprit de monopole que le moyen âge a légué aux temps modernes, et par lequel les corporations industrielles et marchandes, les grandes compagnies et les nations commerçantes, ainsi que leurs gouvernements, méconnaissant la salutaire influence de cette liberté, n'ont eu souci que de s'enrichir les unes aux dépens des autres, et de se supplanter, tour à tour, dans l'exploitation exclusive des sources de richesse qui s'offraient à elles. L'abus des restrictions a été poussé ainsi, de bonne heure, jusqu'à sa dernière limite, la prohibition absolue, injustifiable au point de vue du droit naturel, parce qu'elle atteint le travail humain dans la libre disposition de ses fruits légitimes. L'Espagne, une des premières, a donné le déplorable exemple des prohibitions érigées en système, et s'est jetée dans cette voie funeste avec un aveuglement qui détermina sa ruine. L'Angleterre et la France y entrèrent après elle, mais avec moins d'inintelligence et plus de circonspection, ce qui les empêcha de se méprendre aussi cruellement sur leurs intérêts. Cet esprit de monopole, en compliquant tous les rapports et rompant l'équilibre naturel des forces productives, nourrit un antagonisme artificiellement créé et entretenu·

Pour sauvegarder tant bien que mal leur industrie, leur navigation et leur commerce propres, circonvenus de tous côtés par des mesures d'exclusion, d'autres pays, à leur tour, se crurent obligés de pourvoir à leur défense par des restrictions analogues. Telles sont les conjonctures qui ont motivé l'établissement du régime des douanes de la plupart des États modernes, caractérisé par un mélange de traditions et de maximes empruntées, les unes au système prohibitif, les autres au système protecteur, que la théorie de List recommande cependant, comme un moyen d'avancer l'éducation des forces industrielles encore insuffisamment développées. Nous n'avons pas à discuter ici ce système. Constatons seulement que toutes ces restrictions, qui entravent et compriment plus ou moins le développement du commerce international, sont dérivées d'un état de guerre, lequel, après avoir longtemps sévi sur le monde par les armes, s'est continué, sous une autre forme, derrière les retranchements des tarifs. Mais, le moment est venu de donner accès à des idées plus libérales et de modérer des restrictions qui n'auraient jamais dû dépasser les justes limites de leur nécessité relative et transitoire. L'Angleterre, parvenue, en fait d'industrie, à un degré de puissance qui rendait toute protection inutile et dérisoire, devait au monde et à son propre intérêt l'exemple d'un désarmement, qui a été commencé par Huskisson et complété par sir Robert Peel, dans le sens le plus favorable au libre échange. Rien ne saurait empêcher désormais les autres pays de se rallier franchement au même principe, dans la mesure que comportent les progrès de leurs propres industries, surtout depuis que la France elle-même, rompant avec le système prohibitif, est résolûment entrée, à son tour, dans les voies de cette réforme, en faveur de laquelle se prononce aussi de plus en plus l'opinion de pays voisins, moins avancés dans leur développement manufacturier. Avec le retour aux idées de paix, la liberté du commerce ne peut manquer de faire partout des progrès, que la levée des dernières prohibitions encore existantes, l'extension du réseau des associations douanières et commerciales, et la négociation d'une suite de traités, emportant des concessions réciproques, ont déjà secondés puissamment et promettent de rendre décisifs.

De la profession marchande et de l'éducation commerciale.

Le principal mobile de l'activité mercantile, c'est, il faut en convenir, le bénéfice, qui doit être proportionné non-seulement à la peine, mais aussi aux risques du commerçant. La profession marchande n'est, à ce titre, ni plus ni moins honorable que celle du fabricant, ou tout autre état dans lequel un profit pécuniaire constitue la rémunération d'un travail utile.

L'importance des services rendus par le commerce à toutes les classes de la société, dans le mouvement général des intérêts économiques, explique suffisamment la considération et l'influence dont il jouit, chez tous les peuples éclairés, et notamment dans des pays comme la Hollande et l'Angleterre, qui lui sont particulièrement redevables de leur richesse et de leur grandeur passée ou présente. Dire qu'il ne donne que des idées d'argent, qu'il rétrécit l'esprit et rend les nations incapables des grandes choses, c'est témoigner de préjugés étroits, d'un faible jugement et d'une médiocre connaissance des faits.

Pour ce qui est de l'amour excessif du lucre, de l'adoration du veau d'or, ne faudrait-il pas, avant de rejeter sur l'esprit mercantile la responsabilité de cette contagieuse idolâtrie, commencer par faire le procès à toutes les professions lucratives en général? En vérité, le mal dont on se plaint avec raison, la coupable soif des richesses, *auri dira fames*, dérive de passions qui n'ont rien de commun avec l'esprit du commerce, et qui préfèrent généralement de beaucoup les ressources de la vie parasite à celles d'une condition laborieuse. Il n'y avait rien de cet esprit chez les avides et fastueux publicains de Rome, qui ne serait peut-être pas descendue si bas dans la corruption, si elle avait moins affiché le dédain des professions utiles. Il ne saurait y avoir honte, ni danger pour la morale, à trafiquer de ce qui est dans le commerce. Cependant, il faut distinguer entre l'exercice honnête et régulier de celui-ci et les manœuvres abusives ou coupables qui peuvent le déshonorer, entre le négociant qui s'applique sérieusement à former et à conserver des relations solides et fructueuses et le spéculateur qui ne suit que l'appât d'une chance aléatoire, n'opère qu'en vue d'influencer les cours par l'accapare-

ment ou la surprise, et ne vise qu'à faire ce qu'on appelle vulgairement un coup de filet, souvent sans la moindre intention de déplacer la marchandise, ou d'en demander livraison; ce n'est là qu'une variété de l'agiotage, une pratique dont le vrai négociant s'abstient par principe, et d'après laquelle on ne peut juger du commerce en général. Non: l'âme de celui-ci, à quelque degré qu'on l'envisage, dans l'échoppe du marchand en détail comme dans la vaste sphère d'activité du négociant dont les opérations s'étendent au delà des mers, le principe vivifiant et la première condition de durée de toute prospérité commerciale, c'est la loyauté, la fidélité scrupuleuse à remplir les engagements pris et le soin consciencieux dans le choix de la marchandise, pour qu'elle soit toujours conforme à l'échantillon. Voilà comment, par une étude attentive des besoins et des ressources des pays avec lesquels on trafique, s'établissent les relations durables et se fondent les clientèles. Des règles de conduite pareilles, on ne saurait en douter, sont merveilleusement propres à développer et à fortifier chez un peuple ces principes de justice et d'équité naturelle dont la pratique sûre vaut mieux que la générosité malentendue, qui n'aboutit qu'à frustrer les uns de ce qu'elle prodigue aux autres. L'esprit d'ordre et d'économie, qui n'exclut pas le désintéressement et qu'il faut se garder de confondre avec la parcimonie, est pour la société une habitude précieuse, qui s'y propage le mieux sous l'influence des bonnes traditions commerciales. Sans doute, le manque de liberté et de lumières peut aussi réduire la profession marchande à une routine qui la rapetisse singulièrement. Il y a l'esprit de boutique, qui est au véritable esprit de commerce ce que l'esprit de clocher est au patriotisme. Mais, que l'on passe en revue tous les pays, que l'on compare ceux pour lesquels semble avoir été fait le mythe injurieux qui personnifie dans Mercure le dieu des marchands et des voleurs, avec ceux où le commerce se montre le plus jaloux de sa réputation de probité, d'honneur et de solidité, puis que l'on nous dise de quel côté a passé la puissance commerciale, et si les habitudes de ruse et de mauvaise foi ne s'y attachent pas généralement à la décadence?

Un mot aussi sur la banalité et le peu de fondement du reproche fait au commerce de manquer de patriotisme : comme si les beaux

jours du commerce hollandais n'avaient pas également été ceux où il sut résister, avec tant d'héroïsme, à l'humeur envahissante de Louis XIV; comme si les effets les plus admirés de l'esprit d'association en Angleterre n'étaient pas dus, en majeure partie, à l'initiative de la classe marchande.

Seulement il faut reconnaître que le commerce, quand il suit les inspirations du génie qui lui est propre, et sait résister aux suggestions de l'esprit de monopole, est éminemment conservateur et pacifique; l'agitation, le désordre et la violence répugnent à ses tendances naturelles comme à ses intérêts, et le cas de légitime défense ou la nécessité bien démontrée de la guerre justifie seule à ses yeux le recours à cette dure extrémité. Nous n'envisageons d'ailleurs ici le commerce que dans les conditions légitimes de sa sphère et de son rôle. Comme toutes les professions, il demande des qualités, des dispositions et des connaissances particulières, qui ne se retrouvent pas au même degré chez tous les peuples, bien qu'avec le développement qu'il a pris de nos jours, tout pays civilisé aspire à devenir également une puissance commerciale. Cette commune tendance a enlevé aux peuples marchands ce rôle de pourvoyeurs attitrés et presque exclusifs, que les Italiens et les Anséates jouaient au moyen âge dans une grande partie de l'Europe, et que les Arméniens et les Boukhares jouent encore dans une moitié de l'Asie.

Cependant il faut reconnaître aux Juifs, issus de cette même race sémitique à laquelle appartenaient jadis les Phéniciens, une rare aptitude pour le trafic qui exige peut-être le plus de sagacité, celui de l'argent, dans lequel ils ont conquis une espèce de royauté, par l'extension de leur influence sur tous les grands centres d'affaires de l'Europe.

Parmi les pays où le caractère de la nation mérite le plus d'être étudié dans ses rapports avec l'éducation commerciale, l'Angleterre est naturellement le premier qui attire nos regards. Nous y trouvons le commerce le plus riche et le plus puissant du monde, généralement établi sur des bases solides, fort de ses traditions de loyauté et de probité, de sa longue expérience et de son instruction pratique, très-éclairé et surtout remarquable par l'esprit large avec lequel il traite les affaires et aborde les questions d'intérêt public qui s'y rattachent. Il faut citer ensuite son concurrent principal, le

commerce américain, le plus entreprenant du monde, ne poussant que trop souvent jusqu'à la témérité la pratique de sa fameuse maxime du *go ahead*, et par suite aussi moins sûr et moins scrupuleux que le commerce anglais, à l'école duquel il s'est formé. Quant au commerce hollandais, il fait surtout honneur à son ancienne renommée par une prudence et une solidité proverbiales; conservateur d'un grand fonds de richesse acquise, il a pris pour principe d'aventurer le moins possible, tandis que le goût des entreprises nouvelles et des spéculations hardies a retrouvé, à ses côtés, un terrain plus favorable en Belgique.

Les Allemands et les Suisses forment aussi d'excellents négociants. Laborieux, économes et probes, ils joignent l'instruction à l'application, et se montrent en partie très-entreprenants, les Anséates surtout. L'esprit cosmopolite des Allemands, qui les rend, plus qu'aucun autre peuple, observateurs et curieux de ce qui se passe à l'étranger, vient aussi puissamment en aide à leur activité mercantile, et l'on trouve des maisons allemandes ou suisses sur toutes les grandes places de commerce de l'Europe et du monde entier.

Nous n'avons pas encore nommé le commerce français, bien que le rang de la France, qui ne cède le pas qu'à l'Angleterre, comme puissance commerciale, indique assez l'importance de ses relations, très-fortement et très-habilement nouées dans la capitale, nos principaux centres manufacturiers et nos ports. C'est que le Français, si admirablement doué pour l'industrie, les lettres et les arts, est encore, comme négociant, inférieur aux peuples de race germanique; il est en revanche, par le goût qu'il apporte dans l'étalage des marchandises, par la vivacité de son esprit et la politesse engageante de ses manières, le plus adroit marchand en détail, ainsi que le commis-voyageur le plus irrésistible; mais l'esprit du négoce, le génie des grandes affaires commerciales, n'est pas assez répandu en France; quelque vivant qu'il soit dans certaines localités, où il s'appuie sur d'anciennes et glorieuses traditions, il ne tient encore qu'une trop faible place dans le développement du génie national. On trouve chez nous peu de fabricants qui soient en même temps négociants, comme le sont presque généralement leurs confrères d'outre-Manche, de Suisse et d'Allemagne; et cette circonstance donne à ces derniers,

sur les marchés étrangers, un avantage incontestable sur les nôtres, qui ne peuvent se passer de l'entremise de commissionnaires, étrangers pour la plupart. Un préjugé trop répandu, dans celles de nos grandes villes qui ne sont pas essentiellement et traditionnellement marchandes, fait considérer le commerce des marchandises en particulier comme impliquant un sacrifice de dignité et d'amour-propre, chez l'homme qui possède ou se croit de l'instruction. Cela peut tenir en partie à ce que, dans de grands centres de consommation comme Paris, où le commerce de détail, qui est le plus en évidence, affecte lui-même des proportions colossales, on est assez porté à confondre le négoce avec ce genre de commerce, dónt l'horizon est naturellement borné, quelle que soit l'importance du débit; mais une autre cause, plus générale, explique le peu d'ardeur de la jeunesse française pour la carrière commerciale, dans son acception plus relevée : c'est l'insuffisance de l'enseignement de la géographie, de la statistique, son complément indispensable, de l'arithmétique appliquée, de l'économie politique et des langues vivantes. C'est un fait assez bizarre que, dans un pays comme la France, qui peut se glorifier d'avoir produit tant d'illustres mathématiciens, les notions les plus simples du calcul, malgré leur immense utilité dans toutes les conditions sociales, aient été si longtemps traitées presque comme un hors-d'œuvre du programme général de l'enseignement secondaire. Il en est résulté qu'un superbe dédain pour les chiffres est devenu chez nous une espèce d'affectation à la mode, dans laquelle se complaît assez souvent la classe lettrée. Il en est à peu près de même pour la géographie, qu'on a peu l'occasion et qu'on se donne encore moins la peine d'apprendre. N'est-il pas également de bon ton de la considérer comme un lourd et fastidieux bagage, dont il siérait mal à un homme d'esprit de se charger la mémoire? Or, l'étude de la géographie et la connaissance des principales langues vivantes sont, avec le calcul, les points sur lesquels il faut le plus insister, dans l'intérêt du progrès commercial. L'homme qui sait quatre langues vaut quatre hommes, suivant un mot de Charles-Quint, monarque mieux avisé dans ces paroles que dans les actes de son règne, qui inoculèrent les germes du dualisme au corps germanique, et vouèrent l'Espagne à

la rigidité d'une pétrifiante orthodoxie. Cet apophthegme impérial peut avoir perdu de son à-propos pour les princes et les grands, depuis que le français est devenu la langue universelle des cours et de la diplomatie, mais il est toujours vrai pour le commerçant, obligé de traiter avec des personnes de toutes les conditions, dans des pays divers. En donnant plus de force et d'ampleur à l'enseignement de ces matières et le généralisant davantage, sans faire tort aux études classiques, dans l'éducation littéraire proprement dite, lorsqu'elle doit conduire aux professions libérales, on gagnera une plus large base pour l'éducation commerciale, et l'on inspirera le goût du négoce à bien des jeunes gens indécis sur leur vocation, chez lesquels une application presque exclusive de l'esprit aux langues, aux formes et aux idées d'un monde qui n'est plus, ne fait que surexciter l'imagination, sans meubler la tête d'aucune des notions positives les plus indispensables pour l'intelligence des intérêts de la vie réelle. Or, comme la propagation d'un enseignement qui multiplierait les pépinières d'hommes capables de fortifier l'élément commercial et, à certains égards, aussi l'élément industriel du pays, serait aussi le moyen de combattre le dévergondage d'une certaine littérature et la manie des places quelconques, la société en retirerait plus d'un bien dont il serait permis de la féliciter.[1]

III.

APERÇU GÉNÉRAL DE L'HISTOIRE DU COMMERCE.

L'histoire du commerce est, jusqu'à un certain point, l'histoire de la civilisation même, et offre une liaison intime avec la plupart des révolutions et des progrès qui ont le plus marqué, dans le cours des

1. Une combinaison ingénieuse, pour favoriser l'étude des langues vivantes, a été proposée par M. Eugène Rendu. Son projet tend à la fondation d'un collége international, dont les élèves auraient à faire successivement quatre stages, en France, en Italie, en Allemagne et en Angleterre, jusqu'à l'achèvement du cours d'études. Un pareil système d'éducation peut cependant offrir des inconvénients, qu'il ne paraît pas facile d'y éviter. Il y a donc là un grave problème d'enseignement à résoudre, en vue des besoins d'une situation nouvelle. Le gouvernement impérial a été frappé de l'importance de la question, et une commission spéciale, formée d'hommes compétents de nationalités diverses, a été récemment chargée de l'examiner.

siècles, sur le domaine de la politique, des arts et des sciences. Des penseurs et des écrivains, tels que Montesquieu, Raynal et Heeren, ont répandu, en divers temps, de vives lumières sur quelques-unes des parties les plus importantes de ce vaste et intéressant sujet. Il a été plus récemment aussi traité dans un précis général, l'*Histoire du commerce de toutes les nations* de H. Scherer, dont nous avons fait, en 1857, une traduction annotée en collaboration avec M. H. Richelot, historien du Zollverein et de la Réforme commerciale en Angleterre. On y trouvera l'exposé plus complet et plus détaillé des faits dont le cadre limité de cette introduction ne comporte pas le développement.

Dans le court aperçu qui va suivre, nous nous bornons à résumer les traits les plus saillants et les plus caractéristiques des phases et des vicissitudes principales du commerce, aux différents âges de son histoire, en y comprenant la période contemporaine, c'est-à-dire le temps écoulé depuis la révolution française, à laquelle se termine le second des deux volumes publiés jusqu'à présent par M. Scherer.

1. — Antiquité.

Si l'on n'envisage dans le commerce que l'échange, il faut l'admettre jusque chez les premiers hommes. Cependant son histoire ne peut intéresser que du moment où, prenant un caractère distinct, comme branche de l'économie sociale, en s'exerçant sur un plus grand nombre d'objets, il commence à s'étendre sur des pays différents et à former des liens entre les peuples. Mais ce moment se dérobe dans la nuit des temps, et la seule conjecture que nous puissions établir sur les centres primitifs du commerce international, c'est leur coïncidence probable avec les plus anciens foyers de la civilisation, car l'échange des marchandises, comme l'a très-bien dit le célèbre Heeren, engendre toujours l'échange des idées.

L'Inde doit être mentionnée comme une des premières contrées dont les produits aient fait l'objet d'un grand trafic international; mais, comme ses habitants se sont toujours complu dans l'isolement du régime des castes, le commerce, non plus que la civilisation, ne put se développer librement chez eux. Cependant l'or, les pierreries,

la cannelle et les épices de cette région, avec les tissus de soie et de coton, dans la fabrication desquels on y excellait déjà, étaient des articles qui, ne se retrouvant pas ailleurs, furent partout très-recherchés jusque vers la fin de l'empire d'Occident; mais, malgré l'ancienneté et l'étendue du trafic par lequel on se les procurait, bien des siècles s'écoulèrent jusqu'à l'établissement de relations directes entre l'Europe et le pays producteur. Ordinairement transportées par les caravanes, ces précieuses marchandises ne parvenaient à leur destination qu'après avoir passé par les mains de divers intermédiaires. Les Phéniciens seuls, à une époque fort ancienne, paraissent avoir tenté quelques expéditions jusqu'aux rivages de l'Inde, par le golfe Persique, ou par l'entremise des Arabes. Aussi n'avait-on sur le commerce de ce pays que des notions incohérentes et superficielles. Deux autres contrées également florissantes par leur antique civilisation, la Babylonie et l'Égypte, dont le rôle politique finit avec leur asservissement à la domination des Perses, et que la position géographique de l'une et les institutions de l'autre avaient longtemps retenues dans un isolement pareil, n'en sortirent qu'après que les conquêtes d'Alexandre les eurent toutes les deux soumises à l'influence du génie grec.

Les deux peuples marchands les plus intéressants de l'antiquité, par l'étendue de leurs voyages d'exploration et de découverte et la grandeur de leurs entreprises commerciales, furent d'abord les Phéniciens, jusqu'à la destruction de Tyr, en 332 avant notre ère, puis jusqu'en 146 aussi les Carthaginois, eux-mêmes issus, comme on sait, d'une colonie phénicienne. Quelle qu'ait été la célébrité de leur commerce, ses opérations ne nous sont que très-imparfaitement connues. Cependant il est certain qu'ils avaient fondé, l'un et l'autre, de nombreuses colonies sur les côtes de l'Afrique septentrionale et de l'Espagne, qu'ils exploitèrent de bonne heure les mines d'argent de ce pays, le Pérou des Anciens, et qu'ils savaient se procurer, par des voies mystérieuses, quelques produits du nord de l'Europe, déjà très-estimés, comme l'ambre jaune et l'étain. Mais ces produits, leurs navires allaient-ils les chercher directement sur les côtes de la Scandinavie et des îles Britanniques, comme le veut la tradition grecque, ou bien ne les recevaient-ils qu'indirectement

par la voie de terre et l'entremise des peuples de l'Ibérie et des Gaules, comme l'a récemment soutenu un érudit allemand, M. Redslob, qui a fait de cette question l'objet d'un examen critique très-remarquable ? Ce qui milite certainement en faveur de son opinion, c'est que Gadès (Cadix) paraît avoir marqué de tout temps la limite extrême des nombreux établissements phéniciens sur le littoral de l'Espagne.

Tout ce que nous savons de positif sur la géographie et le commerce de ces temps reculés nous vient des Grecs, qui, sans être un peuple essentiellement marchand, comme les Phéniciens, sans avoir des relations aussi étendues, n'en étaient pas moins très-heureusement doués pour le commerce, et couvrirent l'Asie Mineure, les bords du Pont-Euxin, la Basse-Italie, la Sicile, le nord de l'Afrique et le midi des Gaules d'une multitude de colonies, dont il entretenait la prospérité. Corinthe, Athènes, Milet, Syracuse, les villes de la Grande-Grèce, Marseille, Cyrène et Alexandrie en Égypte, qui, après la chute de Tyr, lui succéda dans le commerce de l'Orient, sont connues comme leurs marchés les plus florissants.

Quant aux Romains, leur dédain pour le commerce les empêcha de profiter de l'exemple des Étrusques, le plus industrieux et le plus commerçant des peuples d'Italie, subjugués par leurs armes, et leur permit encore moins de se substituer au rôle de Carthage, après la destruction de cette ville. Leurs vastes conquêtes n'élargirent point le théâtre du commerce international. Peu soucieux de former des relations pacifiques avec les Barbares, ils ne tirèrent commercialement aucun parti de l'immense accroissement de leur domination.

Le commerce du monde ancien était alors, et il resta pendant tout le moyen âge, principalement un commerce de terre, jusqu'à la découverte de l'Amérique et de la route maritime de l'Inde. La contiguïté des trois continents de l'Europe, de l'Asie et de l'Afrique leur permettait, au besoin, de communiquer entre eux sans le concours de la navigation. Celle-ci ne prit un développement d'une importance majeure que dans la Méditerranée ; mais, comme ce bassin offre partout une multitude d'îles, de presqu'îles, de golfes, de baies et de détroits, où les navires peuvent garder en vue les côtes, elle y conserva le caractère d'un simple cabotage. C'est dans cette

mer intérieure que battait, en quelque sorte, le pouls de la civilisation antique, et sur ses bords que commençait à se décider la supériorité d'éducation des peuples de l'Europe sur le reste du genre humain. Aussi tout le commerce maritime des Anciens se concentrait-il dans la Méditerranée.

Les expéditions au delà des colonnes d'Hercule se comptaient comme des prodiges, ou se perdaient dans le mystère. Même à l'époque où les Romains eurent fait la conquête de la Bretagne, ce n'est que par la voie des Gaules qu'ils communiquaient avec cette lointaine possession insulaire. De l'autre côté de l'isthme égyptien, dans la mer Rouge et le golfe Persique, quelques relations maritimes s'étendaient, il est vrai, jusqu'aux côtes les plus voisines de l'Inde; mais ce n'était là aussi que du cabotage, et ce ne fut que sous le règne d'Auguste qu'Hippalus osa le premier effectuer directement ce trajet, à la faveur des moussons.

Pour l'histoire du commerce de l'antiquité, l'Europe méridionale entre seule en considération; le Nord reste encore en majeure partie couvert d'un voile impénétrable. Mais l'Asie et l'Afrique, l'Asie Mineure surtout, étaient relativement beaucoup plus civilisées, plus riches et plus florissantes que de nos jours. Les contrées du littoral et les îles de la Méditerranée, qui formaient alors tout le marché européen, ne différaient essentiellement entre elles ni par le climat, ni par les cultures et les produits. L'industrie, généralement abandonnée aux esclaves, suffisait aux besoins locaux, mais fournissait peu à l'exportation, excepté peut-être celle de quelques villes comme Tyr et Corinthe. Le nombre des articles de commerce était donc très-limité. Le thé, le café, le sucre et le tabac, la pomme de terre, le beurre, la bière et l'eau-de-vie, alors parfaitement inconnus, n'y figuraient point. Le commerce le plus important était celui des blés.

De grandes villes, situées dans une contrée stérile, comme Athènes, ou devenues excessivement populeuses, comme la métropole du monde romain, furent obligées de tirer leur pain de l'étranger. Aussi l'approvisionnement de Rome, sous l'empire, formait-il une branche des plus considérables du commerce maritime. La Sicile et le nord de l'Afrique étaient ses principaux greniers. Mais, au fond, il avait moins le caractère d'une spéculation commerciale

que celui d'une affaire de police et de fourniture, traitée sous la surveillance de l'État, qui parfois s'y intéressait même directement. Ainsi, l'autorité avait commencé par intervenir dans le transport, qui fut plus tard affermé à une corporation spéciale d'armateurs. Les grains importés des provinces, soit à titre de tribut, soit par suite d'achat, étaient d'ailleurs distribués par voie administrative à la population indigente.

Après les céréales venaient les métaux précieux de l'Espagne, qui avaient accès sur tous les marchés ; les produits déjà mentionnés de l'Inde, dont Tyr et plus tard Alexandrie furent les grands entrepôts; divers autres, tels que l'encens de l'Arabie, des tissus fins, des pelleteries, l'ivoire, des vins et des comestibles délicats, des objets d'art en bronze, en terre et en pierre, des esclaves et des animaux sauvages pour les combats du cirque : mais c'étaient là presque autant d'articles de luxe ou de confort pour une petite minorité opulente, et, si l'on excepte le dernier, presque sans intérêt pour les masses. Celles-ci, la plèbe de Rome surtout, sous l'heureux climat de la Grèce et de l'Italie, n'avaient guère plus de besoins que de nos jours les lazaroni de Naples.

Les Phéniciens furent les maîtres de tous les autres peuples de l'antiquité, dans l'art de la navigation et des constructions navales. Cependant les Anciens, ne connaissant pas la boussole, naviguaient de jour le plus possible, et prenaient terre fréquemment. Leurs navires étaient généralement petits et de faible capacité; on suppléait au tonnage par le nombre des bâtiments; la rame prédominait sur la voile.

Les opérations commerciales, dans l'antiquité, étaient simples comme les rapports de la société elle-même. Il n'y avait pas de cours certains pour les métaux précieux, que d'habitude l'on pesait dans les paiements, au lieu de compter les pièces de monnaie. Comme il n'y avait ni lettres de change, ni banques, les conditions étroites et difficiles du crédit resserraient extrêmement le champ de la spéculation mercantile. Le manque de toute institution semblable à nos postes empêchait l'organisation uniforme du commerce international, et l'impossibilité de calculer les chances que pouvait offrir un marché lointain, excluait et les consignations de marchandises et les opérations à terme.

L'ère commerciale de l'antiquité finit avec la chute de Carthage. Quelque animé qu'apparaisse encore, dans la suite, le marché d'Alexandrie, l'accroissement des importations de produits de l'Inde, stimulées par le luxe romain, ne dédommagea pas le monde de la disparition du génie qui avait dirigé l'activité commerciale des Phéniciens et des Grecs, et qui s'éteignit avec l'asservissement de ces peuples.

Pour les Romains, leur économie politique, visant uniquement à la consommation, était improductive et ruineuse, et leur commerce entièrement passif. Méprisant l'industrie, abandonnée aux esclaves et aux affranchis, ils ne faisaient qu'acheter, sans chercher à rien produire eux-mêmes. L'avidité et le faste de la métropole, les prodigalités extravagantes auxquelles s'y livraient les grands, épuisèrent les provinces et finalement aussi l'Italie, dont l'agriculture, après les ravages et la dépopulation causés par les guerres civiles, ressentit même la première les effets désastreux d'un système qui étouffait la spontanéité dans le mouvement des échanges, et enlevait au laboureur le marché de Rome, son débouché naturel, par des importations maritimes de grains artificiellement combinées. ***Du pain et des spectacles*** pour la capitale, fut bientôt la maxime dominante de la politique des empereurs. La ruine complète du commerce, surtout dans les pays d'Occident, qui subissaient le plus directement l'influence de la métropole et que le flot barbare envahit les premiers, était inévitable avec la décadence générale, le dépérissement et la dissolution de l'empire.

En général, comme nous l'avons déjà fait observer, dans une des notes qui accompagnent la traduction de l'ouvrage de Scherer (t. I[er], p. 135), on peut considérer la mauvaise constitution économique de la société, chez les Anciens, comme l'écueil principal de leur civilisation, et comme une des raisons majeures de sa caducité. L'empire romain n'a fait que reproduire sous ce rapport la destinée de la plupart des États tombés avant lui, en subissant de même les conséquences fatales d'un principe vicieux, inhérent à l'organisation sociale de presque tous les peuples de l'antiquité. Pour les anciennes républiques de la Grèce et de l'Italie, le travail industriel, reposant sur l'esclavage, n'était qu'un élément d'activité subalterne, indigne de l'homme libre. Les Grecs eux-mêmes, si remarquables par la

fécondité de leur génie inventif, s'intéressaient à l'industrie moins dans un but d'intérêt matériel que sous l'influence de leur passion pour l'art et de leur curiosité scientifique. Dans les beaux temps des mœurs républicaines, la politique absorbait tous les citoyens, le culte des professions libérales occupait, en outre, les loisirs des esprits d'élite. Tant qu'il y eut de grandes rivalités à soutenir ou quelque grand but d'ambition à poursuivre au dehors, l'intérêt passionné que tous les citoyens y prenaient, soutenait leur vertu et alimentait leur activité, en exaltant leur patriotisme. Mais, le but atteint, ou l'impossibilité d'y arriver une fois reconnue, rien ne préservait plus la société du fléau de l'oisiveté. A moins de se livrer aux fureurs des luttes de partis et des guerres civiles, les riches ne pouvaient plus songer qu'à jouir, la multitude, s'habituant de plus en plus à considérer le droit de se faire nourrir par l'État comme son apanage, dut s'avilir, et la corruption devint générale et irrémédiable, au milieu d'un appauvrissement continu. L'idée de la société se recueillant en elle-même, pour ne chercher le bien-être, la richesse et la puissance que dans le travail, est demeurée étrangère à l'antiquité. Athènes, Sparte, Rome elle-même, n'avaient, d'après leur constitution économique, d'autre alternative que de suivre une marche politique toujours envahissante, ou de vivre d'agitations civiles, pour ne pas croupir. L'activité industrielle peut seule assurer les progrès du développement des échanges. La décadence du commerce ne saurait donc étonner dans un monde où l'industrie était condamnée à la stagnation, sous un régime permanent de servitude et de contrainte.

2. — Moyen âge.

Nous arrivons à une période de crise et de transition pour l'histoire du commerce; le domaine de l'activité mercantile y prend de l'extension dans le nord de l'Europe, mais reste circonscrit dans les limites de l'ancien monde. Par le caractère de cette activité, le moyen âge se rattache également à l'antiquité; cependant il renferme dans son sein les germes de la civilisation moderne, et tout s'y prépare à la grande révolution qui s'accomplira, dans les rapports du commerce international, aussitôt que des navires européens, par-

venant à franchir l'Océan et à doubler l'Afrique, auront touché le sol américain et les rivages de l'Inde.

L'invasion des Barbares, en détruisant, avec la puissance romaine, presque toute la civilisation antique, et refoulant les restes fugitifs de celle-ci vers quelques points éloignés, où ils ne firent plus que languir, atteignit aussi mortellement le commerce. Une nuit profonde descendit sur l'Italie et sur tout l'Occident. Les institutions et les arts périrent. Ainsi l'avait voulu la Providence. Pour que le christianisme régénérât le genre humain, il était avant tout nécessaire de préparer le sol à recevoir ses semences, de retremper l'énergie d'un monde énervé et de trancher des problèmes autrement insolubles, en faisant table rase.

La chute de Rome fit cesser les relations entre l'Orient et l'Occident. Le Bas-Empire, également serré de près par les Barbares, ne put conserver son indépendance qu'en s'isolant le plus possible du reste de l'Europe, tombé en leur pouvoir. Il se tourna donc du côté de l'Asie et de l'Égypte, que les flots de l'invasion avaient respectées. Le commerce de l'Inde, qui se faisait par la voie de ces contrées, au lieu de continuer à prendre le chemin de Rome, prit celui de Constantinople. Les Barbares, qui s'établirent sur les ruines de l'empire d'Occident, avaient trop peu de besoins pour recourir au commerce extérieur. Au milieu du chaos, le christianisme commençait cependant son œuvre en silence. Dans l'empire grec, il était déjà, depuis Constantin, la religion de l'État; mais, greffé là sur un vieux tronc vermoulu, il n'avait pu en ranimer la séve. En Occident, il devint presque partout le culte dominant, avec le baptême de Clovis, et Charlemagne décida pour jamais de son triomphe, en lui demandant la consécration de sa propre autorité, et s'appliquant à faire revivre, par l'Église, le peu qui restait encore de la civilisation romaine. En fortifiant les limites de la vaste domination fondée par ses armes, il posa des barrières à la migration des peuples et introduisit quelque fixité dans les relations du monde barbare, obligé de reconnaître sa prépondérance. Avec lui le jour commence à poindre pour le nord et pour le nord-est de l'Europe. Malheureusement le partage de la grande monarchie des Francs, qui suivit de près sa mort, compromit en partie son ouvrage; mais si, à la faveur de ce

démembrement, les Normands, ces navigateurs et pirates intrépides, sortis du Nord scandinave, purent impunément répandre la terreur sur toutes les côtes, ce furent eux aussi qui déposèrent sur les bords de la Manche et de la mer du Nord les germes du génie maritime et commercial, qui devait plus tard illustrer les habitants de ces rivages. Si, d'un autre côté, l'anarchie dans laquelle l'Occident se trouva plongé, par la faiblesse des successeurs de Charlemagne, amena la féodalité, qui rançonna le commerce, l'enchaîna par toute sorte de monopoles et de priviléges locaux, et le détourna ainsi pour des siècles de ses voies naturelles, cette institution, en établissant solidement les conquérants dans leurs nouvelles demeures, n'en forma pas moins la base des nationalités qui constituèrent plus tard le système politique européen.

A côté du christianisme venait de naître, dans l'intervalle, la doctrine de Mahomet, dont l'influence ne tarda pas à se montrer très-heureuse pour le commerce. Les conquêtes des Arabes ne furent pas uniquement dévastatrices comme celles des Barbares du Nord; elles portaient avec elles des éléments de civilisation, qui rendirent féconde la domination de l'islamisme et lui donnèrent un éclat devant lequel pâlirent les vieilles splendeurs byzantines. L'association de la religion avec le commerce se retrouva chez les Arabes, sur une échelle plus large et sous une forme mieux arrêtée que dans l'antiquité. Leur prophète, issu d'une tribu marchande, n'avait-il pas été marchand lui-même! En sanctifiant le commerce, il dut naturellement aussi pourvoir aux moyens de le protéger et de l'encourager. Le Coran fait un devoir de l'hospitalité envers le marchand en voyage, et recommande comme des œuvres agréables à Dieu l'établissement et l'entretien de puits et de citernes dans le désert, ainsi que la fondation de caravansérails. Aussi le commerce des caravanes ne fut-il jamais aussi florissant qu'à l'époque du califat et de ses magnificences, célébrées par les *Contes des Mille et une Nuits,* alors que la domination des Arabes s'étendait sur trois parties du monde, depuis les frontières de la Chine jusqu'au pied des Pyrénées. Rien n'égalait ailleurs la prospérité de cette jeune ère musulmane, et il est probable qu'elle aurait formé dans l'histoire de la civilisation et du commerce mieux qu'un brillant épisode, sans la farouche into-

lérance, le fatalisme et la polygamie, qui procédèrent également du Coran, et finirent par l'emporter sur ses autres préceptes.

La marche de la civilisation fut beaucoup plus lente en Occident, tant que le régime féodal s'y maintint dans son inflexibilité et sa rudesse primitives. Chacun produisant à peu près tout ce qu'exigeaient ses besoins grossiers, la sphère de l'industrie demeurait nécessairement très-restreinte, il ne pouvait y avoir d'échanges considérables, et le commerce languit, faute d'aliment. Le retour fréquent des famines, causées par le manque des récoltes ou par la guerre, prouve l'insuffisance de l'agriculture à cette époque, ainsi que l'absence du commerce des denrées alimentaires, qui pourtant se développe ordinairement le premier.

Durant ces siècles de ténèbres et d'anarchie, le christianisme seul avait, par ses monastères et ses abbayes, tant que ces établissements religieux restèrent fidèles à l'esprit et au but de leur institution primitive, donné aide et protection aux travaux pacifiques. Ce fut également l'Église qui inspira et détermina le plus grand mouvement du moyen âge, et le plus fécond en résultats pour l'histoire du commerce de cette période : nous voulons parler des croisades, qui tirèrent les pays chrétiens de leur profond isolement, en faisant marcher leurs guerriers, animés d'un égal enthousiasme, sous un même signe et vers un même but, et en rétablissant les relations entre l'Orient et l'Occident, interrompues depuis plusieurs siècles. Les mœurs grossières des Occidentaux s'adoucirent par le contact avec l'Orient; au milieu des combats, on apprit à connaître ses productions; on rapporta chez soi l'habitude d'en faire usage, et ainsi naquirent des besoins nouveaux, que le commerce seul pouvait satisfaire. L'Italie recueillit la première les avantages qu'il offrait. Il y fit la fortune de Venise, ainsi que celle de Pise et de Gênes, instruites à l'école d'Amalfi; la Méditerranée et la mer Noire s'animèrent comme dans l'antiquité, grâce à l'activité commerciale de ces villes célèbres, dont la prospérité ne tarda pas à se communiquer, dans l'intérieur de la péninsule, aux villes lombardes et, dans la suite, aussi à Florence. L'Italie commence à refleurir, à la fin du douzième siècle, et atteint son apogée au milieu du quinzième. Devenue, par le voisinage de l'empire grec, le principal théâtre des échanges

entre les trois parties du monde connu, elle conserva le monopole du commerce de l'Orient jusqu'à ce que la découverte d'un nouvel hémisphère, et celle de la route maritime de l'Inde surtout, vinrent soudain lui porter une atteinte mortelle. Au moyen âge, les anciennes routes militaires des Alpes devinrent les routes commerciales pour les marchandises du Levant, importées par Venise et par Gênes. D'Italie le mouvement commercial se propagea dans le midi de la France et de l'Allemagne, d'où, suivant le cours du Rhin, il se dirigeait vers les Pays-Bas, dont les avantages d'une excellente position géographique, au bord de la mer et à l'embouchure de plusieurs fleuves navigables, ainsi que le génie industrieux de leurs habitants, avaient fait de bonne heure le grand marché intermédiaire du Nord et de l'Ouest, en même temps que la principale contrée manufacturière de l'Europe. Dans l'Allemagne méridionale, Augsbourg, Ulm, Ratisbonne et Nuremberg, et le long du Rhin, Bâle, Strasbourg, Spire, Worms, Mayence et Cologne, s'enrichirent par le commerce avec l'Italie et les Pays-Bas. Les trois premières de ces villes avaient déjà antérieurement eu des relations directes avec le Levant par la voie du Danube, souvent employée pour le transport d'armes et de munitions, dans les premiers temps des croisades. Dans les Flandres, où Gand dominait par sa puissance manufacturière, Bruges et plus tard Anvers furent, pendant trois siècles, les plus grands entrepôts de l'Europe. Le commerce y jouissait heureusement d'une liberté qui n'existait point ailleurs; nulle part il n'était moins grevé d'impôts, moins écrasé de priviléges et de monopoles. Les Italiens y envoyaient, en partie directement par mer, les marchandises de l'Orient, et prenaient, en échange, des produits du Nord, dont la Hanse avait établi le dépôt principal dans sa factorerie de Bruges. Cette puissante ligue des villes marchandes de toute l'Allemagne septentrionale, dont Lubeck, Danzig et Kœnigsberg, sur la Baltique, Hambourg et Brême, sur la mer du Nord, Cologne, Brunswick, Erfurt, Magdebourg et Breslau, dans l'intérieur, étaient les plus riches et les plus célèbres, domina, dès le treizième siècle, par les ressources de sa marine, alors sans rivale dans ces parages. A la suite des conquêtes de l'ordre Teutonique et des chevaliers Porte-Glaive, elle porta son activité et sa domination commerciale jusqu'au

fond du golfe de Finlande, d'une part, pendant que, de l'autre, elle s'affiliait les villes de la Hollande, et étendait son trafic sur les côtes de la France et de l'Espagne. Par leurs comptoirs de Bergen, de Novgorod et de Londres, les Anséates avaient entièrement monopolisé dans leurs mains le commerce de la Norvége et de la Russie, et en grande partie aussi celui de l'Angleterre, dont le produit le plus important, la laine, arrivait sur le marché des Pays-Bas par leurs navires.

Au moyen âge, l'Angleterre et la France étaient encore, l'une et l'autre, bien loin de la puissance industrielle et commerciale à laquelle elles sont parvenues dans les temps modernes. La première n'avait même pas de marine marchande; toute au soin de l'agriculture et de ses troupeaux, elle ignorait ses ressources minérales, et ce ne fut qu'avec le règne d'Édouard III que la laine du pays commença à y être mise en œuvre, par des ouvriers flamands. La seconde subissait dans le nord la prépondérance commerciale des Flamands, et dans le midi celle des Italiens, alors partout répandus, comme financiers, sous le nom de Lombards. En France, Marseille seule entretenait des relations directes avec le Levant. Parmi les exportations, celle des vins de Bordeaux avait le plus d'importance.

Au sud des Pyrénées, la conquête des Arabes ou Maures avait été, comme on l'a dit plus haut, très-favorable aux intérêts de la civilisation; mais comme ils naviguaient peu, que la religion les isolait du reste de l'Europe, et que toute la période de leur domination dans la Péninsule fut remplie de luttes opiniâtres avec les populations chrétiennes, formées en États indépendants, qui n'aspiraient qu'à reconquérir le terrain perdu, les circonstances ne se montraient, ni chez les uns, ni chez les autres, propices au développement du commerce extérieur. Parmi les chrétiens d'Espagne, cependant, les Basques et les Catalans se distinguèrent de bonne heure par leur activité maritime et commerciale, et Barcelone, devenue le principal entrepôt du commerce de cette contrée, prospéra, vers la fin du treizième siècle, au point de porter ombrage aux Gênois et aux Vénitiens eux-mêmes, par sa concurrence, dans les parages du Levant, ainsi que dans les ports de l'Angleterre et des Flandres. En Portugal, la navigation, sous l'impulsion du gouvernement, prit un

essor encore plus remarquable à Lisbonne. Dans les deux pays, les guerres incessantes avec l'islamisme avaient puissamment excité cet esprit aventureux et hardi qui, poussé par le doigt de la Providence dans les voies encore inexplorées de l'Océan, vers le sud et l'ouest, conduisit les Portugais à la circumnavigation graduelle de l'Afrique et à l'empire de l'Inde, et les Espagnols à la conquête de l'Amérique, après la découverte soudaine de cette nouvelle partie du monde par un illustre Gênois.

C'est par les communes que l'élément industriel et commercial s'est développé au moyen âge. Son expansion date, par conséquent, aussi des croisades, à la suite desquelles l'absence prolongée, la destruction et la ruine d'une partie de la noblesse féodale, facilitèrent partout l'affranchissement des villes. Les confédérations de celles-ci et leur alliance avec la royauté ou le pouvoir impérial, fortifièrent la bourgeoisie, qui avait tout le commerce entre ses mains. Mais les libertés et les franchises de ce dernier étaient purement locales et accompagnées d'une foule de restrictions de l'esprit de monopole des villes et de l'esprit encore plus étroit des corporations, entre lesquelles se fractionnait alors toute l'activité industrielle et marchande. Dans les campagnes, la servitude, l'arbitraire et le droit du plus fort régnaient; les routes et les voies navigables étaient hérissées de péages, et la sécurité des convois de marchandises dépendait de la force de leurs escortes armées, ou de la crainte salutaire que les villes puissantes avaient su inspirer à leurs turbulents voisins. Au manque de postes on suppléait par les voyages du marchand ou de ses commis, ainsi que par l'envoi de messagers. Il y avait des routes convenues, des foires déterminées et des entrepôts fixes pour l'achat et la vente; chaque ville, étant surtout jalouse du maintien de ses droits d'étape, avait plus à cœur d'attirer et de retenir les marchandises sur son domaine que d'en favoriser et d'en accélérer la circulation. Aussi les marchés étaient-ils sujets à peu de fluctuations, et y avait-il bien moins de concurrence que de nos jours.

Au moyen âge, le commerce international fut surtout un commerce de terre, comme dans l'antiquité; la navigation resta un cabotage, qui prit seulement des allures plus hardies, depuis que l'audace

des Normands, montés sur de chétives embarcations, apprit aux navires de tous les pays à doubler les côtes occidentales de l'Europe; mais le caractère général du commerce changea peu, malgré des innovations et des progrès divers, tels que des connaissances plus étendues en fait de marchandises, l'invention de la boussole, attribuée à Flavio Gioja d'Amalfi, d'autres perfectionnements de l'art nautique, l'usage des lettres de change, qui se répandit au treizième siècle, les banques, nées en Italie, et les assurances.

La liste des articles de commerce ne s'accrut pas sensiblement. La laine, la soie et le lin, particulièrement intéressants pour les industries des Pays-Bas, de l'Italie et de l'Allemagne, étaient des objets d'importance; ce que l'Asie fournissait de coton, de riz, de sucre et de café, pour la consommation de luxe, peu de chose encore. L'Inde envoyait, surtout à l'Europe, des tissus qu'il fallait payer en espèces, tandis que dans le Nord, dont on payait généralement les produits naturels et les matières brutes avec des articles manufacturés, les conditions de l'échange étaient plus simples et plus avantageuses.

3. — Temps modernes.

Dans le cours des trois siècles révolus depuis la découverte, presque simultanée, des routes maritimes qui conduisent aux Indes orientales et occidentales, jusqu'au triomphe de l'indépendance des États-Unis de l'Amérique du Nord, une longue suite d'explorations maritimes et terrestres firent entrer, peu à peu, toutes les mers et toutes les contrées du globe dans le domaine de l'activité commerciale. Les conquêtes de Cortès et de Pizarre suivirent de près les voyages de Colomb. Pendant que les Espagnols s'emparaient ainsi du Mexique et de plus de la moitié de l'Amérique du Sud, les Portugais, de leur côté, poursuivant la voie tracée par Vasco de Gama, se répandirent de plus en plus dans les mers de l'Inde et établirent leur domination commerciale dans cette région, ainsi que sur les côtes de l'Afrique. En Amérique aussi la mésaventure de Cabral, que des vents contraires firent aborder au Brésil, leur valut, dès 1500, la souveraineté de cet immense territoire. Vingt ans plus tard, Magellan

ayant effectué le premier voyage autour du monde et découvert les Philippines, la route maritime de l'Inde était également trouvée par l'ouest. Dominés, dans les commencements, par l'idée de s'ouvrir un passage vers la même contrée par les régions polaires, les Hollandais et les Anglais firent de ce côté de nombreuses tentatives, qui amenèrent la découverte de la mer Blanche et du Spitzberg, ainsi que celle de toute l'Amérique du Nord, déjà reconnue en 1497 par le Vénitien Jean Cabot, investi du commandement d'une expédition anglaise. Au dix-septième siècle, les premiers, après avoir renversé la puissance portugaise dans l'Inde et fondé, dans l'archipel de la Sonde, la domination coloniale qu'ils y possèdent encore aujourd'hui, découvrirent aussi la Nouvelle-Hollande et une partie des îles de l'océan Pacifique, dont l'exploration fut poursuivie et complétée, au siècle suivant, par divers navigateurs anglais et français, mais surtout par Cook et Forster.

Aucune révolution n'a exercé sur la condition et les destinées du genre humain une aussi profonde influence que la découverte du Nouveau-Monde et l'ouverture des voies de l'Océan. Un accroissement extraordinaire de la production et de la consommation s'ensuivit. La navigation de long cours se développa, dans tous les sens, avec une telle rapidité que la prépondérance passa immédiatement du commerce de terre au commerce maritime, qui prit un caractère d'universalité de plus en plus remarquable, avec les progrès incessants de la colonisation.

L'augmentation constante des importations de produits des tropiques en fit, peu à peu, descendre la consommation dans les classes inférieures et changea ainsi toute la manière de vivre des sociétés, en leur créant des besoins de ce qui auparavant n'avait été qu'un luxe pour elles.

Comme la cargaison d'un seul navire, revenant de l'Inde, dépasse de beaucoup les apports de la plus grande caravane d'Asie, la plupart des produits de cette partie du monde, qui, à cause de leur nature encombrante, ne parvenaient sur le marché européen qu'en petites quantités, comme le riz, le sagou, le sucre, le café, etc., ne tardèrent pas à y affluer, surtout après que la culture en eut été introduite et propagée avec un égal succès en Amérique et dans les

[illegible]

[illegible]

[illegible] grande industrie maritime a [illegible] qu'il acquit. [illegible] de l'Espagne et du Portugal, et conserva jusque vers la [illegible]. En général, les puissances maritimes de [illegible], étant les mieux placées pour donner un grand développement à leur navigation comme pour [illegible] les colonies, [illegible] par le fait de ce changement de routes, un

immense avantage sur les États purement continentaux. Ajoutons que dans les grands pays de l'Occident, où les progrès du pouvoir monarchique et de la centralisation constituèrent de fortes nationalités, ils devaient aussi contribuer à fonder plus solidement cette prépondérance dont l'Espagne n'encourut si promptement la perte que par la faute des hommes qui la gouvernaient. Le commerce, dans ces grandes monarchies, devint une affaire de gouvernement, comme, en général, toutes les branches de l'économie sociale, envisagée, non plus sous le jour des anciennes prétentions de l'intérêt communal ou purement individuel, particulières au moyen âge, mais au point de vue collectif nouveau de l'intérêt national.

L'avénement de cette politique en Angleterre, sous Élisabeth, délivra cette contrée du joug commercial des Anséates et donna le coup de mort à leur puissance marchande; en France, un siècle plus tard, sous Louis XIV et Colbert, elle ne contribua pas moins à faire tomber et à rendre désormais impossible la suprématie maritime et commerciale d'un petit État comme la Hollande.

Malheureusement, la politique nationale, comme nous l'avons déjà fait observer en parlant des entraves du commerce, fut conduite, dans presque tous les pays, en partie par les traditions du moyen âge, mais surtout par les rivalités continuelles des puissances maritimes, à un régime de monopoles qui envahit toute leur organisation industrielle et commerciale. Le système des douanes, tel qu'il s'établit et se développa, tendait en quelque sorte à maintenir les sociétés, les unes vis-à-vis des autres, dans un état permanent de guerre ou de blocus.

L'exploitation du commerce extérieur fut en grande partie subordonnée aux faveurs de la concession de priviléges, qui livrèrent au monopole exclusif de compagnies marchandes presque tout le trafic avec les pays d'outre-mer.

L'exemple de la formation de pareilles compagnies, parti de l'Angleterre et de la Hollande, ne tarda pas à être suivi en France, et jusque dans les pays du Nord, par le Danemark et la Suède. La concession des priviléges qu'elles obtinrent pouvait, à certains égards, il est vrai, se justifier à une époque où le commerce, qu'il s'agissait d'établir pour la première fois avec des contrées lointaines et peu

connues, paraissait encore une entreprise trop hasardeuse et trop dispendieuse, excédant les ressources de simples particuliers; mais, quand les relations se trouvèrent établies et que ces considérations eurent perdu leur force, les grandes compagnies, dont les monopoles écartaient toute concurrence et ne les portaient qu'à vendre peu, mais cher, ne furent plus qu'un fléau pour l'activité commerciale. Aussi les voit-on généralement en décadence et condamnées par l'opinion, à la fin du dix-huitième siècle. La compagnie anglaise des Indes orientales, la plus puissante comme la plus célèbre de toutes, et naguère presque la seule qui se fût maintenue, ne put conserver à la longue les divers monopoles commerciaux dont elle était investie.[1]

Quand les Portugais, profitant de la découverte de Vasco de Gama, s'emparèrent les premiers du commerce de l'Inde par la voie maritime, ils en firent un monopole de l'État. Les Hollandais, qui les en dépossédèrent, ayant fixé le centre de leur domination à Java, furent bientôt suivis et supplantés eux-mêmes, sur le continent, par de nouveaux compétiteurs plus redoutables, les Anglais et les Français, dont la rivalité célèbre ne s'y termina par le triomphe complet de la puissance anglaise, qu'à la fin du dernier siècle. Cependant, au milieu de toutes ces vicissitudes, les conditions générales du commerce de cette partie de l'Asie varièrent peu. Seulement, au lieu d'envoyer dans l'Inde, comme de nos jours, des produits manufacturés, l'Europe en tirait, au contraire, de cette région de fortes quantités, consistant principalement en tissus de coton, que servait à payer l'argent extrait des mines du Pérou et du Mexique. Déjà aussi un cabotage très-animé se déployait sur les mers circonvoisines; les Hollandais étendirent de bonne heure leur trafic mystérieux des Moluques jusqu'au Japon, et, au dix-huitième siècle, on vit se développer également le commerce du thé avec la Chine.

Comme, aux Indes orientales, les Européens trouvaient partout une population et des ressources suffisantes pour les dispenser de toute entreprise de colonisation proprement dite, l'exploitation du commerce s'y réduisait généralement pour eux à une question de

1. Politiquement elle n'a cessé d'exister qu'en 1858.

domination. Mais il n'en était pas de même dans les pays d'Amérique, dont les épaisses forêts vierges et les vastes solitudes n'étaient parcourues que par des tribus sauvages clair-semées, médiocrement pourvues d'intelligence, et en partie même très-peu robustes. Il s'agissait là d'organiser avant tout la production. Or, pour exploiter les mines, ainsi que pour cultiver les terres, il fallait des bras, et comme les colons européens s'accommodaient peu d'un travail pénible, sous l'ardent soleil des tropiques, on demanda ou plutôt on arracha ces bras à l'Afrique. Telle fut l'origine de la traite des noirs, que les Portugais pratiquèrent les premiers, et qui peupla d'esclaves les plantations de toutes les colonies européennes de la zone torride. Dans l'Amérique espagnole, les progrès de la culture furent assez lents, parce que l'avidité des conquérants s'y porta d'abord presque exclusivement sur l'exploitation des mines de métaux précieux. Mais, dans les Antilles françaises et anglaises, à Saint-Domingue et à la Jamaïque surtout, ainsi que dans la Guyane, occupée par les Hollandais, de nombreuses et riches plantations de sucre et de café se formèrent, et la production de ces denrées ne tarda pas à devenir aussi très-considérable au Brésil. Le même moyen servit à propager la culture du tabac et du riz dans la Virginie et les Carolines, tandis que, plus au nord, dans la Nouvelle-Angleterre et le Canada, colonie d'origine française, dont la Grande-Bretagne ne s'empara qu'au dix-huitième siècle, la colonisation, poursuivie par le travail libre, sous un climat tempéré, s'appliqua avec non moins de succès au développement des cultures européennes. Ce furent ces colons de la Nouvelle-Angleterre, puritains pour la plupart, qui formèrent le noyau de la grande puissance agricole et marchande à laquelle échut, par suite de son affranchissement complet vers la fin de cette période, une influence prépondérante sur les destinées du Nouveau-Monde.

Le système colonial adopté vis-à-vis de ces possessions par les divers États dont elles dépendaient, mérite d'être signalé comme l'expression la plus caractéristique des idées commerciales du temps. Il ne tendait à rien moins qu'à donner à la mère-patrie le monopole de leur approvisionnement, non moins que celui du commerce de leurs propres produits. Les gouvernements européens, en autorisant l'occupation des contrées nouvellement découvertes, ne se préoccu-

pèrent nullement de ce qu'il pouvait y avoir de préjudiciable aux intérêts de celles-ci dans une politique aussi exclusive, dont l'Espagne en particulier poussa les rigueurs jusqu'à la dernière absurdité. Le seul but de ses mesures paraissait être l'exploitation des colonies au profit du trésor et du clergé. Quant à la politique coloniale des autres États, bien que le principe en fût le même, elle différait pourtant de la sienne, en ce que ceux-ci, la Hollande et l'Angleterre surtout, eurent du moins le bon esprit d'établir leurs combinaisons restrictives sur une base matérielle plus solide, en vue d'intérêts existants et non purement imaginaires. Les colons devaient tout acheter de la métropole et ne vendre qu'à elle. Pour renforcer encore la première de ces deux obligations, on alla jusqu'à leur interdire l'exercice de toute industrie de quelque importance, tyrannie qui ne fut pas épargnée aux colonies anglaises et qui y persista jusqu'à la révolution d'Amérique, dont elle fut un des griefs déterminants. Cette politique fit peut-être jusqu'à un certain point l'affaire de la métropole, dans le cas où se trouvaient l'Angleterre et la Hollande, assez avancées en industrie pour suffire aux besoins de leurs colonies avec leur production propre; mais l'Espagne, dépeuplée par les émigrations, que provoqua la rapide succession de ses conquêtes mêmes, et paralysée dans son activité par le joug moral de l'Église, ne le pouvait; aussi le système de prohibition et de clôture hermétique, dès lors impossible à réaliser, qu'elle ne s'obstina pas moins à maintenir, ne profita-t-il qu'à la contrebande des autres nations, qui l'eurent ainsi bien vite dépossédée de ces richesses métalliques dont l'éclat l'avait tant éblouie. Partout le commerce interlope s'organisa sur la plus grande échelle dans ses ports, tant en Europe même qu'en Amérique, sous la protection armée des aventuriers français et anglais connus sous les noms de boucaniers et de flibustiers.

Le commerce des mers, ou plus particulièrement le commerce intermédiaire, fut l'élément principal de la grandeur et de la prospérité des Hollandais, qui dominèrent sur tous les marchés au dix-septième siècle. Au dix-huitième, la suprématie commerciale a déjà passé aux Anglais, et la France aussi s'avance en première ligne, tandis que l'Italie, avec tout le midi de l'Europe, est éclipsée, que l'Alle-

magne, longtemps ravagée par les guerres de religion, se relève lentement, et que le Nord seul entre soudain dans une phase nouvelle. Londres est devenu le premier port du monde, et les profits de la traite ont commencé la fortune de Liverpool, qui se continue par les riches bénéfices du commerce d'Amérique. En France, Bordeaux et Nantes fleurissent par le trafic des denrées de nos colonies, et Marseille prospère par l'importance croissante de ses relations avec les Échelles du Levant. En général, cependant, la Méditerranée, réduite par les circonstances au rôle d'un grand lac intérieur, paraît moins animée qu'autrefois, la mer Noire est complétement déserte depuis l'établissement des Turcs sur le Bosphore, et les pirates barbaresques infestent les parages du nord de l'Afrique. En Allemagne, le morcellement politique, joint à l'absence de toute direction centrale, entrave partout le développement fructueux du commerce extérieur, tombé entre les mains des Hollandais, dans le bassin rhénan, et entre celles des Anglais, sur le littoral de la mer du Nord, où ses relations déterminent cependant le nouvel essor de la prospérité de Hambourg et de Brême. Quant à celle de Lubeck, elle s'éteignit avec l'émancipation commerciale des royaumes du Nord, qui durent à leur richesse naturelle en matériaux de construction, de plus en plus demandés par les puissances maritimes, en fer (de Suède) et en autres métaux utiles, le développement d'une certaine activité mercantile, et poussèrent leur ambition jusqu'à une participation directe au commerce des Indes et de la Chine. Cependant l'intérêt principal dans le commerce du Nord, après que le génie de Pierre le Grand eut fondé Saint-Pétersbourg, et ouvert à son vaste empire de larges et plus faciles débouchés sur la Baltique, finit par s'attacher à la Russie, avec laquelle les Anglais ne trafiquaient auparavant que par la mer Blanche (depuis 1555).

La navigation ayant fait d'immenses progrès, par suite de l'extension de son activité sur toutes les parties de l'Océan, la construction navale devint elle-même une science, dans laquelle les Hollandais excellèrent les premiers et furent les maîtres des autres peuples. La grande pêche alimenta puissamment l'industrie maritime et le commerce. La Hollande, dont la marine s'était en quelque sorte formée à l'école de la pêche du hareng, se livra avec un égal succès, ainsi

que l'Angleterre, à celle de la baleine, dans laquelle les Basques s'étaient essayés dès le moyen âge. Quant à la pêche non moins lucrative de la morue, dans les parages de Terre-Neuve, ce fut encore l'Angleterre qui, avec la France, y déploya le plus d'activité.

Le développement que prit le commerce maritime, amena les gouvernements des États qui s'y trouvaient le plus intéressés à s'occuper de l'élaboration de codes maritimes, et à convenir de certains principes du droit des gens, applicables en temps de guerre comme en temps de paix. Une des questions les plus difficiles que soulevèrent les conflits de cette époque, fut celle du droit des neutres, dont l'Angleterre refusait obstinément d'admettre l'inviolabilité. Ce n'est que pendant la guerre de l'indépendance américaine, à la faveur du système de la neutralité armée, dont l'impératrice Catherine II de Russie prit l'initiative, que le gouvernement britannique céda tacitement, sur ce point, devant la crainte d'une coalition générale. Depuis lors seulement les puissances maritimes de second ordre et les petits États sans marine militaire et sans colonies, comme les villes anséatiques, purent, eux aussi, déployer au loin l'activité de leurs pavillons, et le principe de la libre concurrence prévalut dans la navigation des mers.

Les diverses opérations du commerce se séparèrent aussi plus nettement, dans le cours de cette période ; le trafic des marchandises, la commission, la banque, les armements maritimes, s'organisèrent comme des branches entièrement distinctes, et les assurances, sans lesquelles le commerce transatlantique eût été presque impossible, devinrent habituelles. Enfin, le développement régulier du crédit et de l'institution déjà auparavant connue des banques publiques, date de la même époque. La banque d'Amsterdam fut établie en 1609, celle de Hambourg en 1619 et celle de Londres en 1694. L'influence des établissements de l'espèce, quoique bienfaisante en général, ne laissait pas que de provoquer aussi parfois, en surexcitant la spéculation, de terribles crises financières et commerciales, qui, dans plusieurs circonstances, réagirent profondément sur la politique. Ainsi les opérations de la banque de Law, sous la régence, ont certainement contribué à préparer la révolution de 1789, moins par la banqueroute qui en résulta, que par la concentration de la richesse mo-

bilière dans les mains du tiers-état, et par les brèches irréparables qu'elles firent dans les fortunes immobilières de la noblesse terrienne. Le système des emprunts d'État et des dettes publiques, qui trouva son premier aliment dans les capitaux surabondants de la Hollande, et dont l'Angleterre a fait le plus largement usage depuis le règne de Guillaume III, concourut de même, en étendant considérablement les bases du crédit, à augmenter l'importance du commerce de l'argent.

Pendant que le commerce maritime et colonial, dont le champ devenait tous les jours plus vaste, avait conquis la première place dans les préoccupations politiques et les projets d'ambition des gouvernements, le commerce de terre, singulièrement négligé, demeurait languissant. Le commerce intérieur, en particulier, ne jouissait d'une suffisante liberté d'action et de mouvement qu'en Angleterre et en Hollande; sur tout le reste du continent il étouffait, sous le régime des douanes provinciales, des péages, des entrepôts forcés, des priviléges de corporation et des monopoles de toute espèce. Ce n'est que vers la fin du dix-huitième siècle, sous la trop courte administration du sage et vertueux Turgot, que les principes récemment proclamés de la liberté industrielle et commerciale, remportèrent leur première victoire en France, victoire encore mal assurée cependant, jusqu'à ce que douze ans plus tard la révolution, en renversant d'un souffle tout ce qui restait des monopoles de l'ancien régime, affranchit complétement le travail et fit disparaître les dernières entraves de la libre concurrence industrielle et commerciale, dans les limites de la nationalité politique et du marché intérieur.

Après le manque de liberté, il faut mentionner le mauvais état des routes et l'insuffisance des moyens de communication en général. Cependant la Hollande, la France, sous le règne de Louis XIV, et l'Angleterre, au dernier siècle, se signalèrent par de grands travaux de canalisation, qui facilitèrent beaucoup le transport des marchandises. Bien que celui des lettres par la poste fût devenu à peu près général en Europe, au commencement du même siècle, toute cette organisation était encore extrêmement défectueuse, et des services réguliers pour les voyageurs ne furent établis que plus tard. La poste de Vienne à Paris n'avait qu'un départ par semaine, et une

lettre ne restait pas moins de vingt jours en route sur cette ligne. Rien de plus intéressant aussi sur ce sujet que le tableau de la situation de l'Angleterre, sous les derniers Stuarts, tracé par la main de maître de Macaulay. Tout cela explique l'importance des foires, dont plusieurs, comme celles de Beaucaire, de Sinigaglia, de Francfort-sur-le-Mein et de Leipzig, étaient pour le commerce continental des marchés de rencontre tout à fait indispensables à cette époque.

L'Angleterre et les Pays-Bas sont les seules contrées dont la prospérité agricole date de loin. La législation y avait adouci de bonne heure le sort du peuple des campagnes, et la noblesse y prit un intérêt plus vif qu'ailleurs aux progrès de l'économie rurale. En Allemagne, la Réformation, après avoir été d'abord pour l'agriculture une cause de ruine, en engendrant d'interminables guerres, la dédommagea ensuite, par le stimulant qui devait naturellement résulter pour elle de la diminution du nombre des jours de fête et de chômage. Quelques gouvernements, comme ceux de la Prusse, de la Saxe et du Danemark (dans le Holstein), firent aussi beaucoup pour l'améliorer et l'encourager.

Cependant le puissant mobile de l'intérêt personnel du cultivateur ne pouvait guère se développer sur le continent avec la persistance des coutumes féodales. L'agriculture était encore plus languissante en France, où elle ne fut que deux fois, à plus d'un siècle et demi d'intervalle, un objet de vive sollicitude pour le gouvernement, sous le ministère de Sully et sous celui de Turgot, qui abolit les corvées. Par surcroît de malheur, le goût de la vie de campagne y alla toujours en diminuant chez la noblesse.

Le commerce des grains de l'époque était surtout entre les mains de la Hollande, qui les recevait principalement de la Pologne, par Danzig, et d'autres parties du littoral de la Baltique, devenues, depuis le moyen âge, les greniers de l'Europe occidentale.

Quant à l'industrie manufacturière, elle avança ; cependant, comme elle était presque généralement soumise au joug des corporations et des maîtrises, parquées chacune dans son étroite sphère, hors de laquelle il leur était défendu de rien produire, et que le travail manuel y dominait, l'importance de sa production, pour les échanges internationaux, ne se trouvait guère en rapport avec les progrès de

la navigation et du commerce. Au commencement de la période, les Pays-Bas étaient au premier rang pour les tissus de laine, l'Italie pour les soieries, les verreries et tous les articles de luxe, l'Allemagne pour les toiles, la mercerie et la quincaillerie. Dans la suite, la France, poussée par le génie et soutenue par les encouragements de Colbert, se substitua à l'Italie dans la manufacture de la soie et les autres industries de luxe, pendant que les magnificences de la cour de Louis XIV lui donnaient l'empire de la mode.

L'industrie lainière se développa surtout en Angleterre, où se formèrent aussi, dans le cours du dix-huitième siècle, les grandes industries métallurgiques de Birmingham et de Sheffield, à côté desquelles il faut mentionner la fabrication des poteries, la papeterie et la chapellerie déjà florissantes. Après la révocation de l'édit de Nantes, l'Angleterre et la Prusse, en recueillant la plupart des réfugiés protestants que la proscription poussait dans l'exil, gagnèrent ce que cette mesure impolitique fit perdre à la France de capitaux et de forces industrielles. L'usage des vêtements de coton de l'Inde, répandu par le commerce, fit songer également à l'introduction de l'industrie cotonnière en Angleterre et dans quelques autres pays de l'Europe; mais, bien que le coton fût indigène en Amérique, la culture en grand de cette plante n'était pas encore exploitée dans la Louisiane et en Géorgie; et, bien que les Anglais connussent les premiers les grands avantages de l'industrie en fabrique et d'une division rationnelle du travail, l'invention de la machine à filer ne fit encore, dans la seconde moitié du dix-huitième siècle, que marquer l'origine de leur suprématie industrielle, dont nous aurons à constater le développement dans la période suivante.

4. — Période contemporaine. — Chute du régime prohibitif.

Cette période, que nous datons de la révolution de 1789, et qui n'embrasse encore que deux générations, apparaît déjà comme la plus remarquable de l'histoire, par l'expansion universelle et le prodigieux accroissement que le commerce y a pris sur terre et sur mer. Des événements politiques d'une immense portée, de sublimes découvertes de la science, des inventions merveilleuses, susceptibles

d'une infinité d'applications, préparèrent et déterminèrent cet essor. Les voies de l'Océan étaient frayées; partout d'intrépides navigateurs avaient déchiré le voile mystérieux qui le couvrait jadis. Par le fait de l'affranchissement des États-Unis, dont le traité de Versailles avait reconnu l'indépendance en 1783, et dont l'exemple devait, une trentaine d'années plus tard, également entraîner l'émancipation de l'Amérique espagnole et portugaise, les entraves du système colonial se trouvèrent brisées. Une fois libre, la jeune confédération de l'Amérique du Nord, imbue du génie agricole, maritime et commercial de la race anglo-saxonne, vit sa population s'accroître d'éléments nouveaux avec la rapidité de la progression géométrique; bientôt le développement gigantesque de sa navigation et de son trafic, alimenté par les ressources d'un immense territoire, lui permit de s'ériger en rivale de son ancienne métropole, et les échanges qui s'établirent entre elles devinrent tellement profitables pour l'une comme pour l'autre, que l'Angleterre n'eut plus à regretter la domination perdue et qu'instruite par l'expérience, elle comprit de mieux en mieux l'intérêt de se départir, vis-à-vis des nombreuses colonies qui lui restaient, de la tutelle rigoureuse sous laquelle elle les tenait autrefois.

Ce que la révolution d'Amérique a été pour le commerce maritime, la Révolution française, par ses conséquences directes et indirectes, l'est devenue pour les rapports intérieurs du commerce de l'Europe continentale. Après avoir accompli l'affranchissement de l'agriculture, de l'industrie et de l'activité commerciale, au sein de la France même, elle ne déploya pas moins de puissance, dans sa propagande, contre les obstacles qui s'opposaient encore au triomphe du même principe dans les autres pays du continent. Les temps agités de la République et du premier Empire jusqu'en 1815 marquent, dans la période qui nous occupe, une première époque, mémorable aussi dans les annales de l'industrie et du commerce, bien que toutes les branches de l'activité pacifique y fussent souvent arrêtées, ou entravées dans leur développement, soit par les désordres de la révolution, soit par les maux incessants de la guerre.

Le commerce maritime de l'Europe continentale s'y trouva, comme on sait, presque réduit à zéro, par suite de l'état d'hostilité perma-

nent entre la France et la Grande-Bretagne, déjà prépondérante sur mer. La marine française avait d'ailleurs été désorganisée par la révolution même, pendant qu'une autre catastrophe, le soulèvement des noirs à Saint-Domingue, alors la mieux cultivée et la plus riche des Antilles, ruinait dans sa source, en 1793, notre commerce colonial, jusque-là si florissant. Rien ne fit donc plus obstacle à la suprématie maritime de l'Angleterre, qui, maîtresse de Gibraltar (depuis 1713), parvint à se fortifier jusqu'au centre de la Méditerranée par la prise de Malte, en 1800, mit le séquestre sur toutes les colonies françaises et hollandaises, et put tranquillement parfaire la conquête de son vaste empire de l'Inde, en 1799. Au blocus de toutes les côtes par les escadres britanniques, Napoléon répondit, en 1806, par la proclamation du système continental, qui consomma la ruine de tous les ports de l'Océan et de la mer du Nord, soumis à sa domination ou à son influence, et ne laissa aux Anglais, pour leur trafic avec l'Europe centrale, que la ressource de la contrebande. Ce n'en fut pas moins au milieu des rigueurs de cette lutte opiniâtre, que la Grande-Bretagne réussit à fonder l'édifice d'une puissance industrielle qui s'est maintenue sans égale jusqu'à nos jours. Les admirables inventions de James Watt avaient singulièrement accru l'importance de celles d'Arkwright et de ses émules, en prêtant à l'industrie des leviers d'une force auparavant inouïe, pour le maniement desquels cette contrée, avec ses inépuisables mines de fer et de houille, se trouvait merveilleusement douée. Toutes les branches de manufacture s'y organisèrent d'après le nouveau système, dans lequel la fonction dominante appartenait à la vapeur; dans toutes le travail de machines se substitua au travail des mains, et bientôt l'île entière ne fut plus qu'un immense atelier, où plus de la moitié de la population s'occupait de pourvoir aux besoins de tous les marchés du globe. A défaut du continent européen, tout le marché colonial lui était assuré. L'industrie cotonnière, longtemps qualifiée avec raison d'industrie factice, s'éleva tout à coup au premier rang, quand, après le rétablissement de la paix, la propagation de la culture du coton dans le bassin du Mississipi eut procuré de ce côté un approvisionnement continu au marché de Liverpool et aux filatures de Manchester et de Glasgow. Le lien que le commerce de cette

matière première forma, depuis 1814, entre la jeune confédération américaine et son ancienne métropole, en les rendant indispensables l'une à l'autre, semblait être devenu pour elles un gage de paix durable, plus fort que leurs rivalités politiques et commerciales; et d'un autre côté, la puissance croissante des États-Unis, avant la scission qui vient d'y éclater soudain, entre le Sud et le Nord, et menace aujourd'hui d'y briser le lien fédéral, paraissait devoir heureusement contribuer aussi à tenir en échec la grande prépondérance maritime de l'Angleterre sur l'Europe continentale.

Pendant que l'industrie britannique prenait son essor triomphant, en pleine guerre, par le développement de la nouvelle organisation dont elle chercha longtemps à se réserver le monopole, en prohibant rigoureusement la sortie des machines, qui resta interdite jusqu'en 1843, l'industrie manufacturière du continent, bien qu'elle fût encore dépourvue du même avantage, faisait, elle aussi, des progrès marquants. Le métier Jacquard introduisit dans la fabrication des étoffes façonnées un perfectionnement immense, et détermina la supériorité que la France y a conservée pour les tissus riches, tels que châles, soieries brochées, etc. Les besoins de la consommation firent naître, au fort des rigueurs du système continental, un grand nombre de fabriques non-seulement en France, en Belgique et dans les provinces rhénanes, alors incorporées à l'empire français, mais aussi dans les pays au delà du Rhin. La fabrication des indiennes commença à prendre un certain développement en Alsace, et une importante industrie agricole, celle du sucre de betterave, qui fait aujourd'hui hautement concurrence au sucre de canne, dans les principaux pays du continent, se forma et fit des progrès rapides.

Cependant l'industrie continentale, privée du puissant auxiliaire des machines, était encore, en général, trop faiblement constituée pour lutter avec les manufactures anglaises, dont la supériorité d'organisation se manifesta surtout après la chute du système continental. En inondant le continent d'une masse de produits, fournis à titre de subsides ou cédés à vil prix, l'importation britannique y détermina, dans les premières années qui suivirent la conclusion de la paix, une crise très-alarmante pour l'industrie, et sous l'influence

de laquelle on revint presque partout à des mesures restrictives, dans la législation des douanes.

La France, sous la Restauration, et la Russie, en 1821, rentrèrent en plein dans les voies du système prohibitif; l'Autriche, soumise au même régime, depuis Marie-Thérèse et Joseph II, le conserva; les Pays-Bas et, en 1828, même les États-Unis de l'Amérique du Nord, adoptèrent des tarifs protecteurs. La Suisse seule continua de s'appliquer au perfectionnement de ses anciennes industries, sans appeler la protection à son aide, et la Prusse, dans son tarif de 1818, se contenta d'en faire un usage modéré. Cette puissance avait d'ailleurs une mission urgente à remplir, celle de débarrasser le marché intérieur de l'Allemagne des entraves d'une multitude de barrières de douane, établies entre les petits États de cette contrée. Elle y réussit en 1833, année de la constitution du Zollverein ou de l'Union douanière allemande, à laquelle tous ces États ont accédé successivement, à l'exception du Holstein, du Mecklembourg et des villes anséatiques, qui ont préféré conserver leur caractère d'entrepôts libres. La formation de cette ligue mérite d'être signalée comme un des événements les plus importants pour l'histoire du commerce de la période contemporaine et pour le développement économique de l'Allemagne en particulier, qu'il a replacée au rang des grandes puissances commerciales, parmi lesquelles ce pays avait cessé de figurer depuis le déclin de la Hanse.

En général, la longue paix dont l'Europe a joui, presque sans interruption depuis 1815, se présente à l'historien, malgré les maux passagers de plusieurs moments de révolution, de crise et de transition pénibles, comme une époque à laquelle nulle autre ne saurait être comparée, sous le rapport de l'importance et de la continuité des progrès de l'agriculture, de l'industrie, de la navigation et du commerce. Les merveilles de la civilisation actuelle sont en majeure partie le fruit des immenses travaux accomplis, par le génie de l'homme et les efforts de son activité, dans le court espace de ces huit ou neuf lustres. Les deux puissances formées par la race anglo-saxonne en Europe et en Amérique, y déployèrent une supériorité incontestable au point de vue mercantile; l'Angleterre marche encore à la tête du mouvement commercial; mais sa prépondérance

matérielle a perdu son caractère menaçant et oppressif, car, sur le continent aussi, le progrès a été général, et l'émulation qui en est résultée, tend de plus en plus vers l'établissement d'un niveau.

L'agriculture, indépendamment des perfectionnements introduits dans l'économie rurale par les applications de la chimie et des arts mécaniques à la préparation, au travail et à l'accroissement de la productivité du sol, a retiré d'immenses avantages de l'affranchissement de la propriété foncière et de l'émancipation des cultivateurs. Cette grande et indispensable réforme, accomplie en France par la Révolution, s'est ensuite progressivement étendue sur tout le continent; consommée en Prusse (par un édit de 1820) ainsi qu'en Autriche (depuis 1848), elle vient d'aboutir également en Russie (1861) à l'abolition du servage, dont il ne restera bientôt plus que de faibles traces en Europe.

Le triomphe du principe de la liberté industrielle n'est pas encore aussi complet. A part quelques pays du Midi, comme l'Italie, l'Espagne et le Portugal, l'institution germanique des corporations et des maîtrises avait presque partout en Europe de profondes racines. Les Anglais se débarrassèrent les premiers des dispositions les plus incommodes du régime qui en dérivait. Mais, sur le continent voisin, le travail manufacturier n'est encore entièrement affranchi des entraves de ce régime, ainsi que des priviléges octroyés par l'État, qu'en France et dans les pays qui ont été temporairement soumis à la domination ou à l'influence française. La Prusse aussi jouit de la liberté industrielle depuis 1810; l'Autriche seulement depuis 1860. Dans plusieurs autres contrées, notamment dans quelques-uns des petits États de l'Allemagne, les anciennes restrictions subsistent encore en partie, mais là aussi elles tombent de jour en jour, et ce qui en est resté debout, accuse moins l'indifférence des gouvernants pour ce point de réforme que la ténacité routinière de la classe privilégiée, qui croit son intérêt lié au maintien des principes exclusifs. [1]

Nonobstant ces résistances, dont l'opinion éclairée ne peut manquer

1. La plus libérale des lois de réforme industrielle récemment adoptées en Allemagne, est celle du grand-duché de Bade.

d'avoir bientôt raison partout, c'est, il faut bien le reconnaître, au mouvement industriel que se rapportent les conquêtes et les progrès les plus étonnants de la civilisation de notre époque, et c'est de lui aussi qu'elle tient surtout son cachet. L'étroite liaison de ces progrès avec ceux du commerce, commande d'ailleurs ici quelques développements.

Depuis le rétablissement de la paix générale, époque de laquelle date l'introduction des machines sur le continent, elles n'ont pas cessé de s'y propager, et l'activité industrielle s'y est portée sur toutes les branches de manufacture, comme en Angleterre, avec plus ou moins de succès, suivant le génie des peuples et leurs situations diverses. La Russie elle-même s'est associée à ce mouvement, malgré la possession d'un domaine agricole qui ne demande que des bras pour le développement d'immenses ressources naturelles encore inexploitées. Mais ce sont les pays du centre de l'Europe, stimulés par les besoins d'une civilisation très-avancée, comme par l'exemple de l'Angleterre, qui ont, après elle, le mieux mérité de l'industrie, tandis que le Midi, plus indolent, l'Espagne, le Portugal et l'Italie, ne les ont suivis que de loin, et que l'Orient, en général, a vu sa ruine industrielle s'achever sous le poids écrasant de la concurrence britannique.

La filature mécanique et la construction des machines se naturalisèrent le plus promptement en France; leur introduction fut plus lente en Allemagne; mais le tissage, en partie alimenté par des fils anglais, y prit vite une grande extension. La France acquit de plus en plus, dans la production des articles de luxe de toute espèce, cette supériorité de la forme et du dessin, de la finesse et du goût, que les expositions universelles de Londres et de Paris ont depuis si bien mise en relief. L'Allemagne, pour avoir trop persisté à conserver le filage à la main comme base de l'industrie linière, se vit supplantée par l'Écosse et par l'Irlande dans le commerce d'exportation de la toile; mais la fabrication à bon marché des étoffes de soie, de coton et de laine, y prit un grand développement; les industries métallurgiques continuèrent d'y prospérer, et la quincaillerie, la mercerie, la verrerie de couleur de Bohême y maintinrent leur ancienne réputation. La manufacture de la laine et le travail des métaux furent les

branches qui ajoutèrent le plus à l'importance industrielle de la Belgique, et la Suisse poursuivit, avec non moins d'ardeur, dans les spécialités qui lui sont propres, le perfectionnement de la manufacture du coton et de la soie, de la rubanerie et de l'horlogerie.

Les États-Unis, eux-mêmes, ne se contentant pas d'approvisionner l'Europe entière de coton brut, ne tardèrent pas à pratiquer également avec succès, sur une grande échelle, la mise en œuvre de ce produit de leur sol. Les progrès de la Grande-Bretagne furent encore plus étonnants et l'élevèrent, comme puissance industrielle, à une hauteur prodigieuse, de laquelle elle domine sur le monde entier; mais cette domination, nous l'avons déjà dit, ne s'exerce plus sans partage; le continent aussi a suivi une marche toujours ascendante; actuellement les quatre pays que nous venons d'y signaler comme les émules les plus anciens, les plus heureux et les plus actifs de l'Angleterre, comptent avec elle, et leur production manufacturière, excédant à beaucoup d'égards leur consommation propre, les met à même de lui faire concurrence, avec les produits de leurs industries respectives, sur les marchés d'Europe et d'outre-mer.

La valeur des articles de cette nature, généralement de beaucoup supérieure à celle des produits bruts, explique l'accroissement si remarquable de l'importance du mouvement des échanges internationaux, depuis 1815. Le développement constant de la production de tant de grandes industries n'était possible qu'avec une extension simultanée du théâtre de l'activité commerciale. Pour assurer leur approvisionnement en matières premières et l'écoulement de leurs produits, il ne suffisait pas que les mers fussent redevenues libres, il fallait aussi l'ouverture de nouveaux marchés. Un champ immense ne tarda heureusement pas à s'offrir au commerce maritime de toutes les nations, par suite de l'affranchissement complet de l'Amérique espagnole et du Brésil. Cette révolution, qui s'accomplit de 1810 à 1825, et que l'Angleterre et les États-Unis favorisèrent de leur mieux, permit à l'Europe d'organiser plus librement son trafic avec tous les ports du continent américain, sur les deux Océans, depuis le Mexique jusqu'au Rio de la Plata et au cap Horn. Mais ce qui contribua le plus au développement général des échanges et à l'importance croissante des débouchés, ce furent les immenses progrès de la coloni-

sation et des cultures, aux États-Unis, dans le Canada et en Australie; dans l'île de Cuba, enrichie par les capitaux d'une foule d'émigrés royalistes, chassés par la révolution du continent de l'Amérique espagnole; et à Java, sous la direction immédiate du gouvernement hollandais. Les Antilles anglaises seules virent décliner leur prospérité, surtout depuis que l'affranchissement des noirs, prononcé en 1833, y eut fait languir le travail des plantations.

La paix, qui n'avait point tardé à répandre sur le monde entier son influence bienfaisante, porta d'excellents fruits partout. Elle subit, il est vrai, quelques interruptions plus ou moins graves, par l'effet des troubles d'Italie et d'Espagne, de l'insurrection hellénique, des révolutions de juillet 1830 et de février 1848, qui, toutes les deux, ont si profondément remué l'Europe; plus récemment, enfin, par celui de la guerre d'Orient (1854-1855), de celle d'Italie (1859) et de la révolution des Deux-Siciles (1860).

Mais il arriva presque toutes les fois qu'après la secousse produite par des événements qui pouvaient faire naître la crainte d'un embrasement général, l'activité industrielle et commerciale, pressée de réparer le temps perdu, reprit tout à coup un nouvel et plus puissant essor. Quelques déplacements dans les voies et de nombreux changements dans les rapports du commerce international, furent les conséquences inévitables des vicissitudes économiques et politiques dont il eut à subir l'influence, durant les quarante-huit années qui passent ici sous nos yeux; mais ils peuvent se résumer dans l'observation générale de ce fait dominant, que la sphère de l'activité mercantile s'est prodigieusement étendue, et que les centres de son rayonnement ont grandi dans la même proportion, tout en se multipliant dans l'Ancien Monde comme dans le Nouveau.

Londres et Liverpool, les deux plus grands entrepôts maritimes du globe, voient surgir une rivale dans New-York. Le port français du Havre est, à l'instar de Liverpool, entré largement en partage des bénéfices de l'immense commerce des cotons, qui a pris un développement si rapide à la Nouvelle-Orléans, depuis 1816. En Allemagne, Hambourg devint, par l'extension de ses rapports avec l'intérieur, ainsi que par l'universalité de ses relations, le principal entrepôt maritime du continent, pendant que le marché des tabacs

se fixait à Brême, centre principal des armements et des émigrations de cette contrée pour les États-Unis. Dans les Pays-Bas, Rotterdam s'éleva à côté d'Amsterdam, qu'elle ne tarda pas à primer, et, sur la rive gauche de l'Escaut, Anvers renaquit à une haute prospérité, qui ne souffrit qu'une légère interruption par suite de la révolution belge, point de départ de la fortune si remarquable du petit royaume qui en est issu. Dans la Méditerranée, le commerce de Marseille gagna singulièrement en étendue comme en importance, depuis la guerre d'Orient surtout; Gênes et l'industrieuse Barcelone aussi refleurirent; Venise seule ne s'est point relevée; le port de Trieste recueillit son héritage et le fit si bien valoir, depuis 1836, date de l'établissement des services de navigation à vapeur du Lloyd autrichien, que Marseille elle-même aurait pu s'en montrer jalouse, sans la guerre de Crimée et l'impulsion si favorable qui en résulta, pour le commerce non moins que pour l'ascendant politique de la France, dans les échelles du Levant.

N'oublions pas le commerce des blés de la mer Noire, qui a fait rentrer la vie dans ce bassin, rouvert le Bas-Danube à la navigation, et fait la fortune d'Odessa. Né au commencement du siècle actuel, puis interrompu par la guerre de 1806 à 1815, il n'a pris que postérieurement son grand essor, à la faveur des demandes occasionnées par le rapide accroissement de la population dans les pays d'Occident, mais en Angleterre surtout. Il nous reste à signaler, dans le cours de la même période, le développement considérable du commerce des chanvres et des lins de la Russie septentrionale, des bois de la Norvége et des cuirs de la Plata et de Rio-Grande du Sud, l'importation en Europe du puissant engrais connu sous le nom de guano et celle des laines d'Australie, qui, l'une et l'autre, ne remontent pas au delà d'une vingtaine d'années. Le commerce de l'Inde et de la Chine aussi n'est devenu ce qu'il est qu'après l'abolition successive des monopoles, dont la compagnie anglaise des Indes jouit jusqu'en 1814, pour la première, et même jusqu'en 1834, pour la seconde de ces deux contrées. Quant à leur trafic asiatique avec les colonies hollandaises et tout l'archipel de la Sonde, la création de l'entrepôt libre de Singapore, dans le détroit de Malacca, par sir Thomas Raffles, en 1819, le vivifia de plus en plus. Celle d'un service de malles et de voyageurs entre

l'Inde et la Grande-Bretagne, par la voie de l'Égypte, de la Méditerranée et du continent européen (*Overland*), accrut énormément l'importance de Bombay, qui ne tarda pas à éclipser Madras et à rivaliser avec Calcutta. En outre, l'agrandissement de l'empire anglo-indien, à l'ouest comme à l'est, lui procura deux nouveaux ports d'un grand avenir, Kouratchi et Rangoun, capables de fournir à l'Europe un large contingent de laines et de riz. En 1857 enfin, la révolte des cipayes, étouffée par la valeur anglaise dans le sang des rebelles, a de nouveau modifié les destinées de l'Inde, en faisant passer l'administration politique et civile de tout le pays des mains de la compagnie dans celles du gouvernement britannique lui-même. C'est sur la productivité du sol de cette immense et fertile possession que l'Angleterre compte aujourd'hui, pour ménager de ce côté à ses nombreuses manufactures l'énorme approvisionnement de coton dont elles ont besoin, et que la guerre civile aux États-Unis compromet aujourd'hui si gravement.

En général, l'extrême Asie offre de nos jours un curieux spectacle. C'est au commerce qu'y est échue la mission d'ouvrir à la civilisation européenne de vastes et populeuses contrées, ainsi que de les arracher à une torpeur séculaire, en les tirant de gré ou de force de leur isolement. Il a été le grand mobile des trois guerres successives par lesquelles l'opiniâtreté de la Chine a fini par être vaincue, jusque dans les murs de sa capitale.

On se rappelle que la première de ces guerres, entreprise par les Anglais seuls, dans un but d'une légitimité très-contestable, celui de lever les obstacles opposés par le gouvernement chinois à l'importation de l'opium, avait abouti, en 1842, à ce fameux traité de Nankin, dont la cession de Hong-Kong et l'ouverture de cinq ports au commerce étranger furent les principaux résultats. En vertu du traité de Wham-poa, négocié par M. de Lagrené, les Français, deux années plus tard, furent admis à trafiquer dans ces ports sur le même pied que les Anglais. Mais la paix ne fut pas de longue durée. Les troubles de Canton rallumèrent les hostilités en 1856. La France, cette fois, joignit ses forces à celles de l'Angleterre. L'expédition armée par les deux puissances, après avoir soumis cette ville, poursuivit ses opérations dans le Nord, entra dans le Pei-ho et obtint la signa-

ture du traité de Tien-tsin, en 1858. Les revers qui en avaient amené la conclusion ne parurent pas au gouvernement chinois, habitué à se défendre par la ruse et par la force d'inertie, une leçon assez rude pour le décider à en assurer aussi l'exécution.

Par suite de ces difficultés et d'un échec de l'escadre, qui devait porter au lieu de sa destination l'ambassadeur anglais, lord Elgin, une seconde expédition anglo-française fut résolue. Les forces combinées, après avoir renversé tous les obstacles, s'emparèrent de Pékin et y dictèrent les conditions de la paix, en 1860.

On peut espérer que l'effet produit sur la cour de Pékin par ce coup foudroyant permettra désormais au commerce de recueillir les fruits des traités conclus par elle, à Tien-tsin, avec l'Angleterre et la France, en même temps qu'avec les États-Unis et la Russie. Le Japon aussi a dû consentir à traiter avec les mêmes puissances, après avoir été forcé par une escadre américaine, en 1854, de se relâcher du système d'exclusion, qu'il avait rigoureusement maintenu jusque-là vis-à-vis de tous les étrangers, à l'exception des Hollandais seuls. Les relations d'amitié renouées par l'Angleterre et par la France avec le royaume de Siam et l'expédition de Cochinchine, qui a fait tomber, en 1860, au pouvoir des armes françaises le port de Saïgon, avec trois provinces riveraines des embouchures du grand fleuve de Camboge, marquent le complément de cette suite de négociations pacifiques et d'exploits militaires, qui ont déchiré de nos jours le voile mystérieux derrière lequel toutes ces contrées lointaines s'étaient si longtemps dérobées au contact de l'Europe et à sa propagande religieuse, commerciale et civilisatrice.

Les constructions navales et la navigation marchèrent naturellement de front avec l'importance croissante du commerce. Les États-Unis firent dans l'industrie maritime des progrès encore plus étonnants que la Grande-Bretagne elle-même, dont la marine marchande fut obligée de plus en plus, en Europe aussi, de partager avec celles des autres peuples. Les Anséates et les Norvégiens se distinguèrent par la vive impulsion qu'ils surent donner à leurs armements; tandis que, dans la Méditerranée, les caboteurs de Gênes, du littoral autrichien et de la Grèce, prirent également l'avantage sur leurs concurrents, par la modicité de leur fret. L'accroissement du matériel ne

porta pas seulement sur le nombre, mais aussi sur la capacité des navires; depuis 1807, l'invention de l'Américain Fulton avait d'ailleurs introduit dans la marine un élément de progrès d'une immense importance, pour la célérité et la régularité des communications; et la navigation à vapeur, après avoir fait ses preuves sur les fleuves et les côtes, finit par être également affectée au service de paquebots sur les lignes transatlantiques, ainsi que dans la mer Rouge, l'océan Indien et les parages de l'Australie. Bientôt la vapeur, qui avait déjà causé une révolution complète dans l'industrie et une transformation partielle dans la marine, devait encore, à la faveur d'un nouvel emploi non moins ingénieux de sa force motrice, opérer un perfectionnement analogue dans les communications par terre. Elle conduisit, en 1825, à la création des chemins de fer, qui, d'Angleterre, se répandirent aux États-Unis, en Belgique, en Allemagne et en France, qui bientôt couvriront toute l'Europe, et que l'on voit aussi déjà poindre dans l'Inde et dans quelques parties de l'Amérique du Sud.

Une autre découverte scientifique d'un effet encore plus merveilleux, celle de la télégraphie électrique, est venue depuis compléter l'œuvre de ces créations, par l'établissement de lignes terrestres et sous-marines, qui permettent la transmission des messages à travers l'espace, avec la rapidité de la pensée même. Ces admirables travaux réduisent à quelques semaines les plus longs trajets d'Europe en Amérique et aux Indes, à quelques jours la durée des voyages d'une extrémité de notre continent à l'autre, et à peu d'heures le temps nécessaire pour l'échange des correspondances les plus importantes. Grâce à ces rapprochements de distance, les négociants de Paris et de Londres, de Hambourg et de Trieste peuvent s'entretenir de leurs affaires comme de proches voisins. En même temps, la réforme postale, dont la Grande-Bretagne prit l'initiative en 1840, et qui depuis a été pareillement introduite dans la plupart des États du continent, résolut le problème d'une plus grande économie dans le service de la correspondance ordinaire, en établissant pour le port des lettres des taxes uniformes et modiques. Avec de telles facilités de locomotion, de transport et de correspondance, les foires même les plus renommées durent beaucoup perdre, tandis que les capitales,

devenues aussi les principaux centres de rayonnement des chemins de fer, gagnèrent énormément, par suite de l'accroissement prodigieux de la circulation des voyageurs et des marchandises, sur ces voies artérielles. Aussi ces villes se trouvent-elles être aujourd'hui presque toutes des places de change et de commerce de premier ordre, offrant en quelque sorte l'image de foires perpétuelles. L'émigration enfin, principalement alimentée par l'Allemagne, la Grande-Bretagne et l'Irlande, sous l'influence des mécontentements politiques, de l'esprit d'entreprise, ou de la misère, put s'organiser sur la plus grande échelle, à la faveur du développement toujours croissant de la navigation à voiles et à vapeur, et atteignit des proportions qui ont fait du transport des émigrants un élément de prospérité considérable pour l'industrie maritime de certains ports, comme Hambourg, Brême, Anvers et le Havre, et qui tendent à accélérer de plus en plus la marche de la colonisation en Amérique et en Australie.

En observant la puissante impulsion que ces grands progrès du siècle concourent à donner partout au mouvement des échanges, on était d'autant plus surpris de la persistance d'une multitude de restrictions douanières évidemment plus propres à neutraliser qu'à seconder le développement du commerce international. Cependant la liberté du commerce est dans les aspirations de notre époque, et, bien qu'elle ait eu plus ou moins de peine à se faire jour, elle y a fait aussi des pas marquants et même décisifs pour le triomphe de sa cause.

L'Angleterre, en possession d'une industrie qui brave toute concurrence, sentit la première que les rigueurs excessives de son ancien régime de douane étaient aussi préjudiciables à ses intérêts manufacturiers que gênantes pour l'expansion de son activité commerciale. Vers 1825, Huskisson la débarrassa d'une partie de ces lourdes entraves, en réduisant beaucoup de droits, abolissant la prohibition des soieries et ouvrant les ports des colonies au commerce direct avec tous les peuples. Vingt ans plus tard (de 1842 à 1846), sir Robert Peel, poursuivant la réforme commencée, affranchit le commerce et l'industrie de son pays, par la suppression de presque tous les droits protecteurs, le dégrèvement général des ma-

tières premières et le rappel des lois sur les céréales, qui entretenaient l'élévation des salaires par une cherté artificielle. La législation compliquée, issue de la base du fameux acte de navigation de Cromwell, ne servant plus qu'à entretenir aussi artificiellement la cherté du fret, subit une réforme non moins complète à partir de 1849. Ces grandes mesures procurèrent un soulagement notable à l'Angleterre et produisirent des résultats excellents, sous tous les rapports. Elles ne tardèrent pas à trouver de l'imitation sur le continent. La Hollande suivit de près l'exemple de son ancienne rivale, en remaniant comme elle ses lois de navigation; supprimant même la première tous les droits différentiels, elle ouvrit ses ports à la libre concurrence de tous les pavillons (1850). L'Autriche, revenue au sentiment de la prépondérance de ses intérêts agricoles, rompit avec le système prohibitif, et mit son industrie, celle du fer même trop brusquement, en demeure de s'accommoder au régime d'une protection plus modérée (tarifs de 1851 et 1853). La Russie elle-même réduisit beaucoup le nombre des prohibitions et abaissa les droits les plus exorbitants de son tarif (de 1850 à 1857). La Belgique abolit aussi ses droits différentiels et révisa complétement sa législation douanière (en 1856 et 1857).

De plus, l'Autriche, par le traité qu'elle conclut en février 1853 avec la Prusse et le Zollverein, s'appliqua à rapprocher son régime de douane de celui de l'association allemande, en vue d'une future union plus étroite, qu'elle poursuit opiniâtrément et qui, si elle avait chance de se réaliser, malgré l'opposition du cabinet de Berlin, exercerait certainement une grande influence sur le mouvement commercial de l'Allemagne comme sur celui des États limitrophes, puisqu'elle ne tend à rien moins qu'à constituer, dans l'Europe centrale, sous le même régime de douane, un marché, libre de toute entrave et sillonné de chemins de fer, de plus de 70 millions de consommateurs.

Cependant, bien que, sur le continent aussi, la liberté du commerce eût ainsi peu à peu gagné du terrain, la victoire, pour elle, devait y paraître aussi incertaine qu'incomplète, tant que la France, le pôle continental du mouvement des échanges et la plus grande puissance industrielle après l'Angleterre, maintenait chez elle le sys-

tème protecteur, dans sa forme la plus rigoureuse et la plus restrictive. Or, sauf quelques adouoissements apportés au tarif depuis 1836, nombre de prohibitions et de droits quasi-prohibitifs y dominaient encore. D'une part, l'opinion, éclairée et soutenue par des penseurs et des écrivains éminents, zélés promoteurs de la doctrine du libre échange, se ralliait, il est vrai, de plus en plus à leurs vues, et réclamait avec instance l'adoption de nouveaux principes; mais elle rencontrait, de l'autre, la résistance d'une phalange serrée d'industriels, peu désireux de se voir retirer un privilége qu'ils regardaient comme un bien acquis par une longue prescription, et sur le commode oreiller duquel reposait encore en partie leur organisation manufacturière.

Depuis 1856 pourtant, la pensée de l'Empereur et de son gouvernement étant elle-même devenue favorable à la réforme du régime établi, sa proche réalisation, sous l'impulsion d'une intelligence aussi haute, d'une résolution aussi prompte et d'une volonté aussi ferme que celles de Napoléon III, n'était plus douteuse. Le programme impérial du 5 janvier 1860, par lequel se déclara sa puissante initiative, dans cette question si grave, promit la levée de toutes les prohibitions et le remaniement complet de la législation douanière dans le sens libéral, un pareil ensemble de mesures étant à considérer, pour nous servir des expressions mêmes de cet important manifeste, comme le meilleur moyen « de faciliter la production, d'accroître la « vie à bon marché et le bien-être des classes laborieuses, ainsi que « de multiplier les rapports commerciaux. »

Le dégrèvement de quelques-unes des matières premières et la réduction des droits du fisc sur plusieurs des denrées de consommation les plus importantes, furent législativement résolus dans le cours de l'année. Mais l'acte décisif pour l'inauguration de l'ère nouvelle, fut la conclusion du traité de commerce du 23 janvier de la même année avec l'Angleterre, qui y obtint, pour son commerce, moyennant la réciprocité de concessions équivalentes, la levée immédiate de toutes les prohibitions encore existantes en France et la fixation d'un maximum pour les droits à établir sur ses produits, avec l'assurance d'un nouvel abaissement ultérieur. Ces droits réduits aux taux indiqués par les résultats d'une enquête générale

sur les besoins de la situation de chaque industrie en particulier, ont été réglés depuis par deux conventions spéciales, et le traité lui-même est entré en pleine vigueur le 1er octobre 1861. Ce précédent a formé la base sur laquelle la réforme se poursuit aujourd'hui, d'après les mêmes vues et par la même voie de négociations avec les autres puissances, desquelles il s'agit d'obtenir des concessions pareilles, en retour de leur admission au bénéfice du traitement déjà assuré à l'Angleterre. Le traité avec la Belgique, du 1er mai 1861, également appliqué depuis le 1er octobre, est à signaler comme le premier fruit de ces démarches. Les négociations avec la Prusse et le Zollverein, ainsi qu'avec les Pays-Bas, sont encore pendantes, les premières par suite du refus de la Bavière, du Wurtemberg et du Hanovre, d'adhérer au traité de commerce signé le 30 juillet 1862 entre la France et la Prusse. Un traité semblable avec le royaume d'Italie a été signé le 17 janvier 1863. Restent deux autres pays limitrophes de la France, la Suisse et l'Espagne, avec lesquels une entente est également nécessaire, pour constituer le nouveau régime libéral sur une base uniforme à l'égard de toutes les frontières continentales de l'Empire. Nous reviendrons plus tard sur les dispositions de toutes ces mesures, dont l'examen doit être réservé pour l'objet d'un des chapitres les plus importants de notre livre. Il suffisait d'indiquer brièvement ici le point de départ de la nouvelle ère commerciale au seuil de laquelle s'arrête ce court aperçu historique.

Le développement des moyens de crédit ne pouvait rester en arrière de l'extension rapide du commerce et de l'importance croissante de ses opérations. L'organisation régulière des banques publiques est, il est vrai, de plus ancienne date. Le principal établissement régulateur du loyer des capitaux, dans le monde financier, la banque d'Angleterre, fondée en 1694 par l'Écossais W. Paterson, et que l'on peut considérer comme la plus ancienne des banques de circulation[1], en témoigne; mais les établissements du même genre qui dominent aujourd'hui sur le continent, tels que la banque de France, créée en 1800, la banque royale de Prusse et la banque

1. Les banques d'Amsterdam et de Hambourg, dont l'origine remonte aux années 1609 et 1619, n'étaient que des banques de dépôt et de virement.

nationale d'Autriche, fondées en 1815 et en 1817, ne relèvent que de l'histoire contemporaine. On vit en même temps les entrepreneurs de banques privées acquérir, à la faveur de la paix, des emprunts publics et de spéculations diverses, des richesses colossales et une influence proportionnée sur le mouvement des fonds de toute espèce, comme, par exemple, la maison européenne et cosmopolite des Rothschild, les Baring à Londres, les Peireire à Paris, sans nommer tant d'autres dont la fortune n'a guère été moins remarquable, ni l'élévation moins rapide, en divers pays.

Avec l'achèvement des chemins de fer et des lignes télégraphiques, la bourse de Paris est devenue de plus en plus, pour l'Europe continentale, le centre d'affaires autour duquel gravitent les bourses d'Amsterdam, de Berlin, de Vienne et de Francfort. Cependant le système des banques libres, fondées par des associations sans privilége, n'avait encore pris, jusqu'à ces derniers temps, une très-grande extension qu'en Angleterre, en Écosse et aux États-Unis, où l'usage des institutions de crédit a souvent tourné à l'abus et amené des crises quasi-périodiques, comme celles des années 1827, 1837, 1847 et 1857. Ce n'est qu'à partir de 1852, quand l'agitation politique, occasionnée par les événements de 1848, eut fait place à une ardeur de spéculation non moins vive et d'un caractère fébrile, que l'on vit se former dans presque tous les pays du continent, à l'instar de la Société générale du crédit mobilier de Paris, une multitude de banques et d'autres établissements de crédit, fondés par actions, mais qui ont surgi, pour la plupart, sous l'influence des grandes entreprises de travaux publics et du mouvement industriel des dernières années, plutôt que sous celle des besoins du commerce proprement dit. L'esprit d'agiotage s'en étant mêlé, la fièvre contagieuse qui en résulta finit par gagner aussi la spéculation marchande. De là cette crise universelle, tour à tour financière et commerciale, qui a été si désastreuse pour la place de Hambourg, et dont les embarras multiples ont partout, en Europe comme en Amérique, si rudement pesé sur les affaires de 1857 à 1858.

Tant que la tempête révolutionnaire et les guerres de la République et du premier Empire tinrent l'Europe en haleine, la circulation des espèces métalliques n'augmenta pas sensiblement, et des

masses de papier, émises par les gouvernements, sous le poids des nécessités de l'époque, suppléèrent tant bien que mal à son insuffisance, même en Angleterre, où la banque du royaume fut autorisée en 1797 à suspendre ses paiements en espèces, qu'elle ne reprit qu'en 1819. Ce fut en France, après la démonétisation des assignats en 1796, que les espèces d'argent arrivèrent le plus tôt à reprendre le dessus dans les transactions, et qu'elles continuèrent à circuler avec le plus d'abondance. La même observation s'applique aux pays le plus directement soumis à l'influence française, comme la Belgique, la Hollande, la Suisse et l'Italie, où le papier-monnaie, repoussé par l'usage, n'a jamais pu se faire accepter. En Angleterre, la monnaie d'or eut et conserva la préférence. Les pays les plus inondés de papier-monnaie furent l'Allemagne et la Russie. Cependant, les gouvernements s'y appliquèrent, en général avec persévérance et succès, depuis 1815, à en déblayer le marché par des extinctions, qui firent graduellement revivre la circulation des monnaies métalliques.

L'exploitation des mines de l'Oural et de la Sibérie, devenue de plus en plus productive à partir de 1830, vint aussi contribuer régulièrement, et dans de fortes proportions, à l'accroissement de la monnaie d'or. Mais en 1848 leur produit avait déjà beaucoup diminué, et les événements de cette année, qui ébranlèrent partout la confiance et rejetèrent même certains pays, comme l'Autriche, sous le régime du papier, auraient probablement entraîné une terrible crise financière, sans la coïncidence providentielle de la découverte des gisements d'or de la Californie et de l'Australie. De ces deux contrées le précieux métal s'écoula vers les États-Unis, l'Angleterre et l'Europe continentale, où il ne tarda pas à se répandre dans tous les canaux de la circulation, si bien qu'en France même il s'est en grande partie substitué à l'argent, qui y reflue néanmoins depuis que la Belgique s'est ravisée sur les mesures par lesquelles elle avait cru devoir repousser l'or, et que ce dernier tend à reprendre le chemin des États-Unis, sous l'influence d'événements dont nous aurons à dire un mot tout à l'heure. Ce large arrosement de numéraire a, sans contredit, beaucoup facilité l'exécution des grands travaux publics, qui resteront comme les monuments de gloire les plus solides de notre époque, ainsi que les nombreuses et remar-

quables entreprises industrielles et commerciales par lesquelles elle ne se distingue pas moins.

Parmi les plus gigantesques de ces travaux en projet, ou déjà commencés, il en est deux dont nous ne saurions nous dispenser de signaler ici l'immense portée commerciale, s'ils se réalisent. Nous voulons parler du percement des isthmes américains et de celui de l'isthme de Suez. Le premier, qui éviterait aux navires, dans le trajet de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique, l'immense détour du cap Horn, n'est pas encore sorti de la catégorie des problèmes à l'étude, bien qu'il ait frappé l'esprit des hommes les plus éminents de l'Ancien et du Nouveau Monde. Le second, qui tend à réhabiliter, dans le commerce avec l'Inde et l'extrême Orient, l'ancienne voie de la mer Rouge, en supprimant l'obstacle qui l'avait fait abandonner pour la longue circumnavigation du cap de Bonne-Espérance, a pu être en partie résolu, grâce aux persévérants efforts de M. de Lesseps, et promet de donner une impulsion nouvelle à l'activité commerciale des ports de la Méditerranée. Ainsi les travaux de la paix procurent au commerce des facilités dont il aurait autrefois à peine osé concevoir l'idée et lui ouvrent une perspective de prospérités toujours croissantes, avec le développement fécond de l'esprit d'association et de la liberté industrielle et commerciale.

Au moment où les barrières des douanes françaises s'abaissent, sous le régime d'un nouveau tarif, et où nous terminons cet aperçu, un terrible orage survenu de l'autre côté de l'Atlantique assombrit malheureusement l'horizon commercial. Les germes de division qui existaient depuis longtemps entre les États abolitionnistes du Nord de l'Union américaine et les États du Sud, partisans du maintien de l'esclavage, au sujet de cette grave question humanitaire, et d'autres dissidences, envenimées par d'aveugles passions, ont soudain fait éclater la tempête, sous la forme d'une lutte fratricide. Lorsqu'on considère l'importance du débouché des États-Unis pour l'exportation de presque tous les pays manufacturiers de l'Europe et la large part pour laquelle le Sud, en particulier, entre dans la production du coton, nécessaire à l'approvisionnement des filatures britanniques et continentales, on ne saurait envisager légèrement la situation qui est résultée de ce conflit, ni se dissimuler qu'il entraîne aussi, pour

l'industrie européenne, une crise dont il est plus facile de saisir le caractère que de mesurer encore la portée. En attendant, le commerce et le gouvernement britanniques, réunissant tous leurs efforts, afin de parer à la détresse de l'industrie cotonnière, n'ont rien négligé pour donner, dès à présent, la plus grande extension possible à la culture du coton dans l'Inde, ni pour la stimuler dans tous les autres pays où elle est susceptible de développement, comme en Turquie et sur les côtes d'Afrique, ou pourrait être facilement naturalisée, comme en Portugal. Il ne s'agit que de savoir si le résultat ne restera pas trop au-dessous des besoins qui se déclarent partout. La faiblesse de la récolte de 1862 dans l'Inde ajoutait encore aux inquiétudes pour l'hiver. Mais, quoi qu'il advienne, une crise est toujours passagère de sa nature, et, quand tôt ou tard la voix de la raison et de l'intérêt aura repris son empire sur l'entraînement funeste des passions déchaînées, il faudra bien que l'Amérique revienne à ses travaux ordinaires. La production du coton pourra facilement doubler alors et rendre plus favorables que jamais les conditions d'approvisionnement d'une des industries les plus importantes pour l'amélioration du bien-être général. Ainsi, même les circonstances les plus alarmantes pour le moment finissent presque toujours, sous la conduite de la Providence, par tourner à l'avantage des progrès du travail et du commerce, ces deux grands moteurs de la civilisation dans l'ordre matériel.



LIVRE PREMIER.

ÉLÉMENTS DE L'ÉCONOMIE NATIONALE.

CHAPITRE Ier.

COUP D'ŒIL GÉNÉRAL.

En abordant le parallèle des deux puissances qui influent le plus largement sur le cours des affaires et pèsent du plus grand poids dans la balance des intérêts du monde commercial, il importe avant tout d'y bien déterminer la place, le génie et le rôle de chacune d'elles.

La France, par la merveilleuse fécondité de son territoire, par les remarquables avantages de sa situation géographique, et par le génie inventif de sa population, est devenue la première puissance commerciale du continent; peut-être serait-elle la première du globe, si elle avait, comme sa rivale d'outre-Manche, concentré toute son ambition vers le but de la supériorité maritime et coloniale, et aspiré avec la même constance à l'empire des mers. Mais ce n'est pas, il faut le reconnaître tout d'abord, l'esprit mercantile qui a présidé au développement, si fructueux cependant, du commerce extérieur de la France; c'est plutôt l'excellence des produits de son sol et de son industrie qui a décidé de sa fortune commerciale et qui entretient sa prospérité. A cet égard, le pays ne doit pas moins à d'éminentes qualités, particulières au génie de la nation, qu'à la nature même, qui lui a prodigué ses plus riches dons, comme les vins, par exemple. A ne considérer que la houille et le fer, ces nerfs et muscles du travail cyclopéen de l'industrie moderne,

la France, il est vrai, n'en possède pas d'aussi prodigieuses quantités que la Grande-Bretagne; son organisation manufacturière n'est point établie sur un pied aussi gigantesque; son agriculture même est moins intensive, moins savante et moins perfectionnée; mais l'heureuse influence d'un climat plus doux sur la végétation la dédommage amplement, et ses ressources minérales ne sont pas à dédaigner, comme aliment d'un travail industriel dont les résultats dépassent de beaucoup la mesure des besoins de sa consommation propre et l'emportent sur la fabrication de tous les autres peuples, pour la variété, l'élégance, le fini, la richesse et la beauté des produits. L'art et le goût, qui dominent dans toutes les branches de l'industrie française, voilà ses titres de supériorité incontestables, et, par la faveur qu'ils procurent à tout ce qui sort de ses ateliers, le pays se trouve intéressé plus vivement que tout autre à cette propagande des arts de la civilisation et des jouissances du luxe, qui marche partout de front avec l'accroissement de la richesse. Une inépuisable fécondité d'imagination, sur le vaste domaine de l'art industriel comme sur celui de la littérature, est ce qui assure à la France cet empire de la mode, dont le sceptre, après avoir passé dans ses mains, au siècle de Louis XIV, n'en est jamais sorti depuis. Aucun peuple ne possède au même degré le secret de rajeunir continuellement, par d'inimitables fantaisies, la forme, la disposition des couleurs et l'apprêt, et c'est précisément ce don créateur de la nouveauté, parfois si frivole en apparence, qui garantit le mieux la possession durable des avantages obtenus par le commerce de la France à l'étranger. Alimenté principalement par l'exubérance de la production d'un pays qui pourrait, à presque tous les égards, se suffire à lui-même, ce commerce est aussi moins sujet à souffrir des perturbations résultant de l'excès et des soubresauts de la spéculation, ou d'autres influences extérieures, et se trouve ainsi placé dans des conditions d'indépendance qui ajoutent beaucoup à sa solidité.

L'édifice de la puissance commerciale de l'Angleterre a plus de grandeur, mais porte un autre cachet, dont les traits caractéristiques sont une haute intelligence de la division du travail et la force des leviers plutôt que l'art, dans l'industrie, l'intensité plutôt que la

variété, dans la culture, l'utile et la quantité plutôt que l'agréable et le raffinement, dans la production en général. L'esprit mercantile y domine essentiellement, accompagné d'une prépondérance maritime qui, après avoir atteint son apogée en 1815, a pu se maintenir jusqu'à nos jours. Œuvre laborieuse de plus d'un siècle et demi, poursuivie avec un rare esprit de suite, depuis que le pays se trouve véritablement en possession d'institutions libres et d'un gouvernement national, cette puissance, au point de son développement actuel, a néanmoins quelque chose d'outré, et par là même d'artificiel, qui ne se soutient qu'à force de prévoyance et d'habileté, et qui renferme des périls, sur lesquels pourtant, il faut l'ajouter, le rare mérite de la nation et de ses hommes d'État est de n'avoir jamais fermé les yeux.

Sans doute, nombre d'éléments naturels de richesse, répandus sur son territoire avec une profusion dont il y a peu d'exemples ailleurs, n'ont pas contribué moins que la faveur des circonstances et les succès de la politique à faire de la Grande-Bretagne plus qu'une moderne Carthage, le plus énergique foyer de travail et la plus opulente contrée de l'univers. Il faut largement aussi faire la part des avantages d'une position insulaire admirable pour le rayonnement du commerce maritime, dans toutes les directions et sur toutes les parties du monde, ni surtout oublier que, depuis des siècles, elle tient le pays complétement à l'abri des ravages et des maux de la guerre. Le sol si fertile de la Grande-Bretagne, quoique dépourvu des productions qui, comme le vin, forment le luxe de la table, n'en est pas moins, dans l'ensemble, le mieux exploité et le mieux cultivé de nos jours. Son industrie manufacturière n'a point de rivale sous le rapport de la puissance d'organisation, favorisée comme elle l'est par une abondance de ressources tout à fait exceptionnelle en combustible minéral, fer et autres métaux utiles. La possession de vastes et florissantes colonies, dont les produits alimentent et dont les besoins activent le travail national, contribue à multiplier ses débouchés. Aucun peuple, enfin, n'a jamais poussé aussi loin que la race anglo-saxonne le génie industriel et mercantile, doublé du génie colonisateur et de celui de la navigation, mûris tous les deux à l'école d'une longue expérience. Mais ce qui frappe et impose le

plus, dans le magnifique spectacle de l'immense développement économique de la Grande-Bretagne, est aussi ce qui accuse le plus fortement les ombres du tableau, en trahissant les difficultés de l'équilibre et d'une harmonie constante entre tous ces éléments de grandeur. Par suite de la rapidité même de l'accroissement de sa population, des progrès gigantesques de son industrie et de l'expansion de sa prodigieuse activité mercantile, le pays, emporté et dominé par les tendances auxquelles il doit son étonnante fortune, est arrivé de nos jours à consommer, d'une part, en denrées alimentaires, bien au delà de ce que son sol est capable de produire, et à être littéralement obligé, de l'autre, de fabriquer sans cesse, non-seulement pour les besoins de sa consommation propre, mais pour le monde entier. Pendant que, dans ses villes de manufacture, plusieurs millions d'ouvriers vivent exclusivement des salaires de l'industrie, l'agriculture indigène, poussée aux dernières limites du perfectionnement, ne suffit cependant plus à les nourrir, même dans les meilleures années, et le pays se trouve ainsi plus que tout autre dépendant de l'étranger, pour sa subsistance. Dans ces conditions, l'incessante activité du commerce maritime n'est pas seulement à considérer, pour la Grande-Bretagne, comme un élément de prospérité, mais comme un principe vital, une nécessité impérieuse et absolue, dont les exigences vont tous les jours en croissant. Source d'incalculables richesses, dans les temps prospères, il se présente, aux époques difficiles, comme l'unique moyen d'obvier au chômage et de prévenir la famine. Qu'adviendrait-il si, par un cas de force majeure quelconque, ce commerce venait à être paralysé, ne fût-ce que temporairement? Aussi l'Angleterre se montre-t-elle extrêmement sensible à tout incident qui menace, dans le présent ou même dans un avenir éloigné, d'entraver d'une manière sérieuse son approvisionnement de céréales ou de matières premières. Cela explique assez pourquoi l'intérêt commercial et manufacturier, dans lequel la grave question cotonnière forme aujourd'hui partout la préoccupation dominante, a toujours été la boussole de la politique extérieure du gouvernement britannique, et pourquoi la nation, selon les circonstances, n'a jamais reculé ni devant les résolutions violentes, ni devant les sacrifices, toutes les fois qu'elle a vu en jeu cette prépon-

dérance maritime qui lui garantit la libre pratique de ses marchés et la conservation de ses débouchés au dehors.

CHAPITRE II.

BASE TERRITORIALE ET POPULATION.

---

§ 1. Superficie.

Les notions élémentaires du territoire et de la population d'un pays se présentent tout d'abord comme indispensables pour juger de l'importance actuelle, tant relative qu'absolue, de son commerce, et du développement dont il est encore susceptible. La base territoriale de la France ne laisse rien à désirer, sous les deux rapports de l'étendue et de la situation. Dans la circonscription de ses 86 départements plus anciens, comprenant la Corse, elle offrait naguère déjà une superficie de 53,028,000 hectares ou 530,280 kilomètres carrés. A ce territoire le traité du 24 mars 1860 avec le Piémont a depuis ajouté la Savoie et une partie du comté de Nice, duquel dépendent aussi les villes et districts de Mentone et de Roquebrune, autrefois parties intégrantes de la petite principauté de Monaco, qui en avaient été toutefois séparées en 1848 par un mouvement révolutionnaire.[1]

On évalue approximativement l'étendue de ces territoires, qui ont servi à former les trois nouveaux départements de la Haute-Savoie, de la Savoie et des Alpes-Maritimes, à 1,212,000 hectares. La superficie totale des 89 départements actuels de l'empire français s'élève ainsi à 54,240,000 hectares, en nombre rond, ou plus exactement, à 542,397 kilomètres carrés.

Cette domination n'est pas, il s'en faut de beaucoup, la plus vaste de l'Europe. Les chiffres de l'étendue territoriale de la Russie et de l'empire turc sont bien supérieurs à celui de la France ; la Suède et

---

1. L'abandon définitif de ces parcelles à la France, par leur ancien souverain, résulte d'un autre traité, du 2 février 1861, en vertu de l'article 6 duquel ce qui reste de cette principauté doit être aussi rattaché commercialement à l'empire français, par un traité d'union douanière.

la Norvége réunies le dépassent aussi ; il en est de même de l'Autriche, et l'Espagne en approche beaucoup. Mais, quelle différence entre toutes ces contrées, lorsqu'on étend la comparaison, nous ne dirons pas à la fertilité de leur sol, quelques-unes d'entre elles se trouvant presque également bien partagées sous ce rapport, mais à l'état général du développement de leurs ressources naturelles. Les contrastes et les inégalités qui y frappent, marquent pour ainsi dire tous les degrés de l'acheminement progressif d'une condition à demi barbare à ces hauteurs de la civilisation dont la France occupe un des sommets.

Quant au Royaume-Uni, dénomination collective officiellement adoptée pour désigner la Grande-Bretagne et l'Irlande, on sait que sa superficie est bien inférieure à celle de la France ou même de l'Espagne. Il ne comprend, en effet, que 122,161 milles carrés anglais ou 78,184,151 acres, mesure légale (*statute acres*), soit, en mesure française, 316,397 kilomètres carrés ou 31,640,000 hectares environ. Ajoutons que 89,643 milles carrés anglais ou 232,175 kilomètres carrés y forment la part de la Grande-Bretagne et des petites îles disséminées sur ses côtes ; le reste appartient à l'Irlande.

Voici d'ailleurs la décomposition de ces chiffres :

	Acres.	Milles carrés anglais.
Angleterre et pays de Galles (52 comtés)	37,324,915	58,319[1]
Écosse et îles voisines (33 comtés)	20,047,462	31,324
Total de la Grande-Bretagne	57,372,377	89,643
Irlande (4 provinces, subdivisées en 32 comtés)	20,811,774	32,518
Total du Royaume-Uni	78,184,151	122,161

Avec l'île de Man, ancienne dépendance du comté de Cumberland, située dans la mer d'Irlande, et les îles anglo-normandes, Jérsey, Guernesey, Aurigny (*Alderney*) et Ciers (*Sark*), qui contiennent ensemble 394 milles carrés anglais, on arrive à un total général de 122,555 milles carrés anglais ou 317,417 kilomètres carrés. Mais l'île de Man seule, dont la superficie, d'après nos calculs, doit être d'environ 214 milles carrés, se rattache véritablement à l'Angleterre. Les

1. Dans ce nombre les 12 comtés gallois entrent pour 8,167 milles carrés anglais.

îles anglo-normandes, situées à l'ouest de notre département de la Manche, ne couvrent qu'un espace d'environ 180 milles carrés anglais, et elles sont assimilées, politiquement comme pour le régime des douanes, aux possessions d'outre-mer.

§ 2. Position commerciale.

Puissance continentale avant tout, la France est en outre, militairement du moins, la plus grande puissance maritime après l'Angleterre, ce qui double, vis-à-vis du reste de l'Europe, les avantages de sa position géographique, non moins favorable que les rapports de l'étendue de son territoire. Baignée par quatre mers différentes, au nord, à l'ouest et au sud, et limitrophe, sur le continent, des autres contrées les plus peuplées, les plus industrieuses, les plus commerçantes et les plus riches de celui-ci, telles que la Belgique, l'Allemagne et la Suisse, ainsi que de l'Italie et de l'Espagne, qui n'ont pas perdu l'espoir de redevenir un jour aussi florissantes que jadis, elle est l'État le plus fortement centralisé de l'Europe, avec un développement de côtes de plus de 2,500 kilomètres, dont 600 sur la Méditerranée, sans compter l'île de Corse, et une frontière de terre presque aussi étendue, sur laquelle 580 kilomètres appartiennent à celle des Pyrénées, et le triple environ à celle qui se déploie, du côté opposé, depuis les dunes de la Flandre jusqu'aux Alpes maritimes.

C'est là une admirable situation pour le commerce, bien plus avantageuse à l'égard de celui de la Méditerranée, dans le midi, que les conditions dans lesquelles s'y trouve placée l'Angleterre, qui n'est parvenue à organiser solidement son trafic avec ce riche bassin qu'en y appropriant, à grands frais, ses établissements militaires de Gibraltar, de Malte et de Corfou. Le port de Marseille, dominant, avec les bouches du Rhône à l'ouest, sur le vaste golfe du Lion, doit bien davantage à la nature, qui a fait de l'antique cité des Phocéens, le marché le plus abondamment pourvu de ressources et l'entrepôt le plus vivace de cette mer. Mais le Havre, sur la Manche, Nantes et Bordeaux, sur l'Océan, avec les embouchures des trois autres grands fleuves du pays qui y terminent leur cours, et de plus un grand

nombre d'excellents ports secondaires, n'offrent pas au commerce français de moindres facilités, pour ses opérations avec le nord de l'Europe et les pays transatlantiques. En outre, le vaste réseau de chemins de fer dont l'Europe centrale s'est couverte de nos jours, et dont les plus grandes lignes se réunissent à Paris, a fait de cette capitale, où se ressentent le plus vivement ces pulsations artérielles qui sont comme les battements de cœur du travail incessant de la civilisation moderne, non-seulement la bourse par excellence, le principal marché régulateur du change et dispensateur des fonds disponibles, pour tout le continent, mais aussi un centre de direction de plus en plus important pour le commerce extérieur de la France même. Un rôle semblable appartient à Lyon, dans le rayon, plus limité cependant, du Midi. C'est également autour de ces deux métropoles, et aux ports correspondants du Havre et de Marseille, que se rencontre et se presse, avec une activité croissante, le double transit, alimenté par les échanges de produits entre certains districts manufacturiers de la Belgique, de la Prusse rhénane et de la Suisse, d'une part, et les pays d'outre-mer, ceux d'Amérique et du Levant surtout, de l'autre.

La France, au contraire, pendant qu'elle bénéficie du transport de cette foule de marchandises, pour lesquelles l'étranger trouve convenance à emprunter si largement son territoire, ne subit elle-même, dans aucune partie de celui-ci, grâce à la facilité de communication qui y existe partout entre l'intérieur et les côtes, la nécessité de recourir à l'entremise d'un port étranger, pour l'embarquement de ses propres produits à quelque destination que ce soit.

Les avantages de la position maritime du Royaume-Uni ressortent naturellement, d'une manière plus frappante encore, de la configuration insulaire de toutes ses parties. La mer, ouverte et praticable en toute saison, qui baigne de tous côtés les îles Britanniques, s'est plu, du reste, en en creusant les rivages, à y multiplier les abris et les points de rayonnement de la navigation. La Grande-Bretagne seule présente, avec ses sinuosités, un développement de près de 4,300 kilomètres de côtes, soit plus que le double de l'étendue du

littoral français depuis Dunkerque jusqu'à Bayonne, et il faut ajouter à ce chiffre pour l'Irlande environ 2,300 kilomètres. Nul autre groupe insulaire n'offre un aussi grand nombre de ports spacieux, profonds et sûrs. Les principaux fleuves de la Grande-Bretagne, qui tous se partagent entre ses deux versants de l'est et de l'ouest, n'égalent pas, il est vrai, certains de leurs frères du continent, pour l'étendue de leur cours, mais ils n'en sont que plus remarquables pour leur volume d'eau tout à fait exceptionnel, alimenté par l'humidité du climat ou par l'action des marées, et qui en facilite singulièrement l'accès aux bâtiments de mer. C'est un avantage qu'offrent même, à leur embouchure, quelques-uns des plus petits fleuves de ses côtes.

L'heureuse disposition des cours d'eau s'est d'ailleurs prêtée, dans l'intérieur de cette grande île, à l'établissement d'un admirable système de communications hydrauliques, au moyen de canaux qui, traversant le pays dans tous les sens, en joignent les rivages opposés, comme, par exemple, celui du Grand Tronc, ou Grand Central, comme on dirait chez nous, et plusieurs autres en Angleterre, ou le fameux Calédonien, grand canal maritime de plus de cinq mètres de profondeur, ouvert à tous les pavillons, dans l'Écosse septentrionale, qu'il coupe entièrement; ce qui permet aux navires d'éviter, moyennant des frais peu considérables, dans le voyage d'une mer à l'autre, le circuit souvent dangereux des Hébrides et des Orcades.

La possession de ce merveilleux système fluvial, avec ses compléments artificiels, est à elle seule pour l'Angleterre d'un prix inestimable, au point de vue de l'économie générale des transports, dans l'envoi des produits de son sol et de son industrie aux ports d'embarquement, comme dans la distribution intérieure des produits d'outre-mer, qu'ils lui procurent en retour. Certes, il y a eu de tout temps, dans cet ensemble de rapports naturels si favorable, une espèce de prédestination de ce pays à cette grandeur dont ses ports dominants, Londres et Liverpool, les deux premiers entrepôts de l'univers, nous offrent aujourd'hui la plus haute expression. Et cependant les Anglais, au moyen âge, n'avaient guère de marine encore; le rôle commercial et maritime de la nation ne commence réellement que sous le règne d'Élisabeth; ils n'arrivent à éclipser les nations rivales qu'après la chute des derniers Stuarts; l'Écosse

ne s'associe à la fortune grandissante de son aînée qu'avec l'Union de 1707, qui fond les parlements des deux royaumes de la Grande-Bretagne en un seul, et l'Irlande n'est admise au même titre dans leur communauté politique et législative que depuis 1801. Mais l'Irlande, presque aussi richement dotée par la nature que l'Angleterre elle-même, sous le rapport de la fertilité du moins, et sans contredit beaucoup mieux traitée que l'Écosse, sous le même rapport, ainsi que sous ceux du climat et de la position maritime, n'en est pas moins restée complétement en arrière du magnifique développement commercial de ses deux sœurs, dans un dénuement d'autant plus triste qu'il ne lui manque rien de ce qui peut rendre un pays florissant par la navigation, la culture et les arts. Par le contraste de ses misères avec leur prospérité, ce malheureux pays, dont de mauvaises récoltes et la maladie des pommes de terre ont, de plus, si souvent aggravé la situation des horreurs de la famine, est encore plus séparé de la Grande-Bretagne que celle-ci ne l'est du continent par l'originalité de son propre cachet insulaire. Il y a, entre ces deux parties du Royaume-Uni, tout l'abîme qu'une longue oppression creuse dans l'état social entre l'abus du pouvoir et l'usage réglé de la liberté civile et politique, toute la distance de la condition d'un peuple indépendant, actif, intelligent et fort à celle d'une race déshéritée de biens et de lumières, indolente et mobile.

§ 3. Recensements de la population.

C'est que des deux éléments primordiaux du développement économique des sociétés, le facteur vivant, la population, est à considérer plus encore que le territoire, qui n'a de valeur que par elle. Cependant, ce qui décide ici, ce n'est, bien entendu, pas seulement le nombre, mais aussi, comme nous l'avons déjà fait observer plus haut, l'influence de la trempe générale de l'esprit et du caractère, des aptitudes prédominantes et de l'éducation d'un peuple.

Nous ne reviendrons pas toutefois sur ce qui a été dit à ce sujet au chapitre précédent. Mais, comme le nombre des habitants indique le mieux l'étendue des besoins de la consommation, pour les articles de première nécessité, et peut seul donner la mesure des forces

humaines réellement ou virtuellement applicables au travail national, la connaissance des rapports numériques de la population n'en est pas moins toujours indispensable pour l'étude du mouvement et des progrès de la production, du commerce et de la richesse publique. Or il s'agit d'apprécier ces résultats non-seulement dans un sens absolu, pour l'ensemble de l'économie nationale, mais aussi dans le sens relatif de leur répartition par tête, en tenant compte, dans la comparaison des époques, de toutes les inégalités numériques de la population. Les chiffres actuels, ou ceux du dernier dénombrement seuls, ne peuvent donc nous suffire; il nous faut également ceux des recensements antérieurs, jusqu'à l'origine de la période contemporaine; nous en présenterons donc toute la série, mais sans attacher trop d'importance à quelques recensements de vieille date, dont les estimations trop incertaines ne doivent être accueillies qu'avec beaucoup de réserve.

Voyons pour la France d'abord. L'ensemble des pays compris dans la circonscription de son territoire actuel, mais dont plusieurs n'en faisaient pas encore partie au commencement du dix-huitième siècle, ne devait guère alors renfermer plus de 20 millions d'âmes, à en juger d'après les données de l'époque, que nous a transmises l'illustre Vauban, dans sa *Dixme royale*. Un siècle plus tard, la population des 86 départements laissés postérieurement à la France en 1815, est portée par le dénombrement très-défectueux de 1801 à 27,349,000 âmes et par celui de 1806, opéré avec plus de soin, à 29,107,000. Il en résulte qu'elle n'aurait, dans le cours d'un siècle, augmenté que de 35 à 45 p. 100 tout au plus. Les guerres continuelles de la Révolution et de l'Empire durent ensuite en arrêter l'accroissement. Aussi le résultat de 1821 même n'est-il encore que de 30,462,000 âmes. Ce n'est qu'à partir de cette époque que les recensements officiels se succédèrent, sans interruption de périodicité, de cinq en cinq ans. Voici les chiffres qu'ils présentent :

	Ames.		Ames.
1826	31,859,000	1846	35,400,000
1831	32,569,000	1851	35,783,000
1836	33,541,000	1856	36,205,000
1841	34,218,000	1861	37,382,000

Le recensement de 1836 est le premier qui se distingue par l'introduction de plus de régularité et d'une méthode plus sûre, dans le mode d'opération. Avant 1861, les corps et garnisons de l'Algérie et des colonies ou, plus exactement, les forces militaires françaises chargées au dehors d'un service quelconque, ayant le caractère d'une occupation permanente, n'étaient point comprises dans ces dénombrements. Cependant nous avons fait entrer dans celui de 1856 les 166,000 hommes qui figuraient alors sur les cadres des forces expéditionnaires employées hors de France, en Crimée principalement. En 1861, pour la première fois, on a compté toute la population militaire française, tant absente que présente.

Divisée par la superficie correspondante de 530,280 kilomètres carrés, la population totale de 1856 donnait, pour cette année, une moyenne de 68 habitants par kilomètre carré. La moyenne de 1861, pour 542,397 kilomètres carrés, ressort à 69 habitants, densité bien inférieure à celle de la population du Royaume-Uni, comme on le verra tout à l'heure, mais qui dépasse plus ou moins les moyennes de toutes les autres grandes monarchies de l'Europe, l'Italie seule exceptée.

Tout bien considéré, la France peut se consoler aisément d'avoir tant à faire encore pour se mettre au niveau de l'Angleterre à cet égard, car elle trouve dans le rapport, jusqu'à présent très-favorable, de la production de son sol si fertile avec les besoins de sa population, beaucoup plus de marge pour l'accroissement de celle-ci, sans avoir, dans les bonnes années du moins, à se préoccuper des moyens de pourvoir à sa subsistance par des achats de denrées alimentaires à l'étranger, mode d'approvisionnement qui est devenu une nécessité impérieuse et un souci permanent pour les îles Britanniques. Aussi peut-on s'étonner de la lenteur de cet accroissement en France, vis-à-vis du progrès de la population dans beaucoup d'autres pays, mais surtout en Angleterre. Il y a dans ce fait une énigme, dont l'explication mérite au plus haut degré, par la grande importance de la question au point de vue social, de fixer l'attention et d'occuper la sagacité des esprits sérieux. Est-ce dans des circonstances physiques qu'il faut en chercher la cause ou, ce qui nous paraît bien plus probable, dans certains points de l'éducation morale et dans les institu-

tions? Tandis que la Grande-Bretagne a vu le nombre de ses habitants plus que doublé dans l'espace des soixante dernières années, tandis que la population a même quadruplé en Angleterre et triplé en Écosse depuis le commencement du dix-huitième siècle, en France, comme l'indiquent les chiffres donnés plus haut, elle ne paraît s'être accrue, de 1700 à 1836, que des deux tiers environ, et l'augmentation constatée pendant les vingt années suivantes n'a été que de 8 p. 100 tout au plus, soit d'un peu moins de 0.4 p. 100 en moyenne annuelle, c'est-à-dire relativement plus faible encore. Depuis lors, la récente annexion de la Savoie et celle d'une grande partie du comté de Nice, formant aujourd'hui les arrondissements de Nice et de Puget-Théniers, dans le nouveau département des Alpes-Maritimes, ont ajouté, la première 543,000 et la seconde 127,000, soit ensemble 670,000 habitants à la population de l'empire français. Reste une augmentation réelle de 507,000 âmes, provenant surtout de l'excédant des naissances sur les décès, soit de 1.4 p. 100 seulement pour la période 1857-1861, ce qui réduit encore, pour cette dernière, à moins de 0.3 p. 100, la proportion moyenne de l'accroissement annuel, résultat dont la faiblesse s'explique par la perte d'hommes inséparable de deux grandes guerres, et ne saurait préjudicier à la proportion quasi-normale de 0.4. Tel qu'il est cependant, le chiffre absolu de la population de l'empire français, en Europe seulement, dépasse aujourd'hui celui de l'Autriche, diminuée de la Lombardie; il a toujours été de beaucoup supérieur à ceux du Royaume-Uni et de la Prusse; de sorte que la France ne voit plus au-dessus d'elle, à cet égard, que la Russie, la plus gigantesque des cinq grandes puissances pour l'étendue territoriale, mais la plus arriérée en civilisation, sous tous les rapports.

La population du Royaume-Uni, sur un espace qui n'égale pas les trois cinquièmes de la France, offre, comme nous venons de le dire, une densité beaucoup plus grande, notamment en Angleterre; aussi son chiffre absolu même se rapproche-t-il chaque année davantage du nôtre.

En 1700, l'Angleterre, avec le pays de Galles, ne renfermait encore que 5,135,000 âmes; on en comptait 1,050,000 en Écosse, à

l'époque de l'Union (1707), et l'on estimait approximativement à 2,100,000 habitants la population de l'Irlande en 1712. Des recensements périodiques et officiels n'ont été régulièrement faits, de dix en dix ans, qu'à partir de 1801 pour la Grande-Bretagne et de 1821 pour tout le Royaume-Uni. En voici les résultats généraux :

	GRANDE-BRETAGNE.		IRLANDE.		ROYAUME-UNI.	
Années.	Ames.	Proportion d'accroissement.	Ames.	Proportion d'accroissement.	Ames.	Proportion d'accroissement.
1801 . . .	10,943,000	»	»	»	»	»
1811 . . .	12,597,000	15.11 p. 100	»	»	»	»
1821 . . .	14,392,000	14.12 » »	6,802,000	»	21,194,000	»
1831 . . .	16,539,000	14.91 » »	7,767,000	14.19 p. 100	24,306,000	14.68 p. 100
1841 . . .	18,720,000	13.18 » »	8,197,000	5.25 » »	26,917,000	10.74 » »
				Diminution.		
1851 . . .	20,817,000	11.20 » »	6,552,000	20.07 p. 100	27,369,000	1.68 » »
1861 . . .	23,123,000	11.08 » »	5,765,000	12.01 » »	28,888,000	5.55 » »

Dans les deux derniers recensements, le chiffre de la Grande-Bretagne se répartissait ainsi :

	1851.	1861.
	Ames.	Ames.
Angleterre proprement dite	16,918,000	18,950,000
Pays de Galles	1,010,000	1,112,000
Écosse	2,889,000	3,061,000

Les cadres d'après lesquels sont établis ces relevés, laissent à désirer sous quelques rapports, sous celui de l'uniformité notamment. Dans la population de l'Angleterre et du pays de Galles n'ont point été compris les militaires et les marins au service de l'État ou du commerce absents du royaume, au nombre de 162,000 hommes en 1861, et dans celle de l'Irlande ne figurent ni les Irlandais qui se trouvent dans le même cas, ni même l'effectif militaire des ports et des garnisons de l'île. Avec le chiffre ci-dessus et les 52,000 habitants de l'île de Man, la population totale du Royaume-Uni s'élève à 29,102,000 âmes. Nous laissons de côté les 92,000 âmes des îles anglo-normandes, qui porteraient ce total à 29,194,000 âmes.

La densité moyenne de la population, calculée sur ces bases, s'établit à près de 92 habitants par kilomètre carré pour tout le Royaume-Uni, soit à 100 pour la Grande-Bretagne en particulier et à 68½ pour l'Irlande. Elle ressortirait même, pour la Grande-Bretagne, à un chiffre beaucoup plus fort, si on faisait abstraction des *Highlands* écossais, où la population est très-clairsemée, à cause

de la nature âpre et montagneuse et du climat rigoureux de cette partie septentrionale de l'Écosse. Mais elle apparaît d'autant plus concentrée dans les basses terres de ce royaume.[1]

Quant à l'accroissement de la population, il faut dire que, si nous la voyons déjà presque doublée dans la Grande-Bretagne, du commencement à la fin du dernier siècle, l'agriculture, dans la seconde moitié de celui-ci surtout, avait fait des progrès correspondants; elle avait fécondé beaucoup de terres incultes, défriché de vastes landes, ainsi que la majeure partie des forêts, et substitué la houille au bois comme combustible. Cet élargissement de la base nourricière fait comprendre aussi le prodigieux développement industriel et commercial de cette contrée. Depuis 1801 le mouvement de la population a été bien plus rapide encore; elle s'est de nouveau accrue de 113 p. 100 dans la Grande-Bretagne, en soixante ans, et l'agriculture, plus limitée dans l'extension de son domaine, a dû, pour suivre ce progrès accéléré, remplir sa tâche en s'appropriant tous les moyens de perfectionnement possibles. A partir de 1831, cependant, nous voyons les termes de la progression décroître peu à peu, et la moyenne annuelle de l'accroissement, qui s'établissait à plus de 1.5 p. 100 dans la première période décennale du siècle (de 1801 à 1811), se réduit à 1.1 p. 100 dans la période la plus récemment écoulée (de 1851 à 1861). Mais cette différence n'est qu'apparente : nous la retrouverons dans les progrès du mouvement continu de l'émigration (au § 4).

En Irlande aussi la population était en progrès jusqu'en 1841; mais, dans le cours des vingt années suivantes, après que la misère du pays fut arrivée à son comble, par suite de la crise alimentaire de 1846, des mauvaises récoltes, de la famine et des maux qu'elle entraîne, le résultat antérieur a été plus que neutralisé par une diminution qui présente en total le chiffre énorme de 2,432,000 âmes, et dont la moyenne annuelle, de 2 p. 100 d'abord, ressort encore à 1.2 p. 100 dans la comparaison des deux derniers recensements. L'expatriation de tant d'hommes a-t-elle été réellement, comme on l'a mainte fois affirmé, un bien plutôt qu'un mal pour cette île infor-

1. On compte 344 habitants par mille carré anglais en Angleterre même, y compris la principauté de Galles, 98 en Écosse et 177 en Irlande.

tunée, à laquelle l'exode irlandais, l'émigration organisée sur la plus grande échelle, pouvait seule procurer du soulagement, en la guérissant de la lèpre d'un innombrable prolétariat? C'est là une question très-embarrassante, dans un moment où le peuple irlandais sort à peine des appréhensions d'une nouvelle disette.

§ 4. Émigrations. — Mouvement et régime.

Ainsi l'émigration, pour laquelle les États-Unis et les colonies anglaises, telles que le Canada surtout, l'Australie et de nos jours aussi la Nouvelle-Zélande, offrent de si larges débouchés, est devenue, par le besoin d'écouler le trop plein de la population des îles Britanniques, comme la soupape de sûreté nécessaire, pour éviter l'explosion du malaise que la grande plaie sociale du paupérisme entretient notamment en Irlande. Dans nul autre pays, en effet, ce mouvement n'atteint des proportions numériques aussi larges, et l'on n'a vu celles-ci grandir progressivement dans une aussi forte mesure.

Voici, pour la démonstration du fait, quels ont été, depuis 1815, les chiffres officiels du contrôle général de l'émigration du Royaume-Uni, comprenant la totalité des émigrés qui se sont embarqués dans ses ports :

	Nombre des émigrés.
De 1815 à 1830	406,000
De 1831 à 1840	718,000
De 1841 à 1850	1,635,000
De 1851 à 1860	2,287,000
Total général	5,046,000

Le résultat de la dernière période décennale s'est ainsi partagé :

Années.	Nombre des émigrés de chaque année.	Nombre des émigrés de chaque période quinquennale.	Années.	Nombre des émigrés de chaque année.	Nombre des émigrés de chaque période quinquennale.
1851	336,000		1856	177,000	
1852	369,000		1857	213,000	
1853	330,000	1,535,000	1858	114,000	752,000
1854	323,000		1859	120,000	
1855	177,000		1860	128,000	

On voit par ces chiffres que l'émigration la plus forte a été celle de l'année 1852, ou de la période 1851-1855, vers la fin de laquelle le mouvement se ralentit, revenant à des proportions qui nous la montrent réduite à moitié dans la période quinquennale suivante.

Depuis 1815 jusqu'à la fin de 1860, les îles Britanniques ont expédié plus de 3,048,000 émigrants aux États-Unis, 1,197,000 aux provinces anglaises de l'Amérique du Nord, 708,000 à l'Australie et 93,000 à d'autres destinations. Le contingent de la période 1856-1860 en particulier, qui peut intéresser davantage comme la plus récente, a été respectivement, dans les quatre totaux qui précèdent, de 456,000, 64,000, 200,000 et 32,000 personnes.

L'Irlande seule, de 1835 à 1860, a envoyé 2,573,000 émigrants aux États-Unis et 743,000 au Canada. Depuis 1854 cependant, l'émigration irlandaise est en décroissance. Réduite à 150,000 individus en cette année et à 79,000 en 1855, elle présente, pour les cinq années postérieures, les chiffres de 72,000, 86,000, 43,000, 53,000 et 61,000 émigrants. C'est sur l'Australie qu'on la voit se porter principalement, dans le cours et surtout au commencement de cette dernière période. Le nombre des Irlandais partis pour ces établissements lointains, qui avait dépassé 88,000 en 1854 et 52,000 en 1855, leur fournit un nouveau contingent de 48,000 colons, pendant les cinq années suivantes.

On estimait approximativement, dans la période 1851-1860, le nombre total des Irlandais émigrés à plus de 1,230,000; celui des Anglais à environ 640,000 et celui des Écossais à près de 185,000. Il faut ajouter 195,000 étrangers, qui n'avaient fait que traverser l'Angleterre et s'étaient embarqués principalement à Liverpool, plus un certain nombre d'individus dont il n'avait pas été possible de déterminer l'origine.

Dans l'année 1860 seulement, par laquelle se clôt cette période, il est parti d'Angleterre 103,000 émigrants, dont 84,000 ont pris passage à Liverpool et 12,000 à Londres; 4,000 se sont embarqués en Écosse, dans les ports de Glasgow et de Greenock surtout; l'Irlande n'en a expédié directement que 21,000, dont 13,000 de Cork et 6,000 de Galway.

Il faut observer cependant qu'environ 13 p. 100 du nombre total des émigrés d'origine britannique sont ultérieurement rentrés dans leurs foyers, la plupart avec une fortune acquise. On peut admettre qu'il en est revenu ainsi de 18,000 à 20,000 de l'Amérique et de 4,000 à 5,000 des colonies d'Australie.

En 1861, l'émigration du Royaume-Uni a faibli de nouveau. Sur les 92,000 émigrés de cette dernière année, environ 50,000 se sont embarqués pour les États-Unis, 24,000 pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande, 13,000 pour les possessions anglaises de l'Amérique du Nord, le reste pour d'autres destinations.

L'émigration, dans les îles Britanniques, s'opère en partie sans l'intervention, en partie avec l'intervention de l'État, par l'intermédiaire d'une agence officielle dont l'entretien est à sa charge. Mais les ressources mises à la disposition de cette agence, pour le recrutement et le transport des émigrants, lui sont fournies par les gouvernements des colonies intéressées à ces envois de bras. En outre, plusieurs sociétés, fondées dans un but charitable ou de spéculation, concourent avec elle à les favoriser. Le mode et la police du transport ont été réglés, dans le Royaume-Uni, par un acte général du 30 juin 1852, et, en dernier lieu, par l'acte sur les passagers du 14 août 1855, traduit dans les Annales du commerce extérieur (*Angleterre*, Lég. comm., n° 30). Ce dernier, tout en reproduisant une grande partie des dispositions du précédent, y a joint de nouvelles garanties dans l'intérêt des émigrants. L'exécution en est confiée aux commissaires institués en 1847 pour la vente des terres incultes de la couronne, dans les colonies, et la surveillance de l'émigration des pauvres qui s'y rendent. La loi défend aux navires à voiles de prendre à leur bord plus d'une personne adulte par 2 tonneaux de capacité et 5 pieds carrés de superficie, y compris l'équipage. Elle a pourvu en même temps aux conditions de l'approvisionnement, de l'hygiène et du service sanitaire, ainsi qu'à la fixation de limites pour la durée des trajets.

En France, l'émigration n'a qu'une très-faible importance relative. Bien qu'elle eût été, pendant quelque temps, stimulée par l'appât des mines d'or découvertes en Californie, le nombre des personnes auxquelles des passe-ports d'émigrants français, avec projet d'éta-

blissement au dehors, ont été délivrés, n'atteignait pas 10,000 en 1853; puis il s'est élevé de 18,000 à 20,000 par an tout au plus, dans les quatre années suivantes, pour retomber ensuite à des chiffres beaucoup plus bas, soit à 9,164 en 1859 et à 10,090 en 1860. L'Algérie en a reçu annuellement de 8,000 à 9,000, dans les années 1856 et 1857, 2,644 seulement en 1860. Il en est parti, la même année, 2,598 pour des pays d'Europe, 2,115 pour l'Amérique du Sud et 2,049 pour celle du Nord. Ces chiffres ne concernent toutefois que les émigrants français; les étrangers qui, à certaines époques, ont pris en assez grand nombre la voie du Havre, pour se rendre en Amérique, n'y figurent pas. Ainsi ce port a embarqué, en 1853, près de 69,000 émigrants, dont 54,000 Allemands, et en 1854 même 96,000 émigrants, dont 80,000 Allemands. Mais, depuis lors, l'émigration allemande s'est reportée de préférence sur Brême, Hambourg et Anvers même, par suite de réductions de tarif plus considérables, admises en leur faveur par les administrations des chemins de fer qui conduisent à ces ports. Aussi le nombre des émigrants par le Havre est-il tombé, en 1857, à environ 30,000, dont 26,000 étrangers, en 1860 même à 16,000, dont 14,300 étrangers, et l'émigration étrangère, par cette voie, n'avait-elle guère dépassé 11,000 en 1858 et 9,000 en 1859. Les chiffres des autres ports sont insignifiants; ils se réduisent, en 1860, à 1,468 émigrants partis de Bayonne et à 1,391, de Bordeaux.

Il faut observer, d'ailleurs, que ces données officielles n'embrassent pas toute l'émigration réelle. En effet, les navires qui transportent moins de 40 personnes ne sont pas soumis à l'inspection du commissariat chargé de ce contrôle de surveillance par le ministère de l'intérieur, non plus que les embarquements pour l'Algérie directement effectués par les soins du ministère de la guerre. Aussi a-t-on cru pouvoir, sans exagération, estimer au double, soit à une vingtaine de mille en 1860, le nombre total des émigrants français.

Nous renvoyons, pour de plus amples détails sur cette matière, à une excellente et récente publication de M. Legoyt[1], où

1. *L'Émigration européenne, son importance, ses causes et ses effets*, Paris, 1861, chez Guillaumin et Cie. — Ajoutons que M. Jules Duval a aussi publié depuis

elle est traitée *ex professo*. Quant à la police des émigrations, elle est régie en France par les décrets des 15 janvier et 28 avril 1855, suivis d'arrêtés ministériels des 14 mars et 17 juillet de la même année.

Il serait certainement très-désirable qu'en France le commerce multipliât, à l'exemple des Anglais, ses voyages à l'étranger, dont il importe tant à ses intérêts d'étudier de près les besoins et les usages. Mais il faut bien distinguer les pérégrinations de ce genre de l'émigration proprement dite, qui emporte l'expatriation sans esprit de retour. L'utilité de celle-ci, au point de vue économique et social, comporte des appréciations diverses, selon les temps, les lieux et les circonstances. Dans un pays comme la France, où le peuple n'est guère porté à l'émigration par tempérament, aucune raison n'engage à y pousser: ni la nécessité de l'écoulement d'un trop plein, comme dans les îles Britanniques, ni celle de pourvoir au défrichement de vastes territoires, l'Algérie étant la seule de nos possessions actuelles où le champ de la colonisation ne se trouve pas étroitement limité, pour des Européens. Le Royaume-Uni d'outre-Manche, avec son régime aristocratique de la propriété foncière, est, à tous ces égards, dans une situation complétement différente de la nôtre. L'émigration y est devenue un moyen de soulagement nécessaire, mais aussi, grâce à la direction qu'elle a prise, une source d'avantages très-considérables pour le commerce extérieur de la mère-patrie, car les contrées sur lesquelles ce courant se porte de préférence, pour les féconder par le travail, les États-Unis, le Canada, l'Australie, sont celles qui, relativement à leur importance propre, achètent et consomment, sans contredit, le plus de produits de la Grande-Bretagne, et c'est à ses colons que celle-ci est en grande partie redevable de l'immense extension du marché qu'elle exploite avec tant de profit, au dehors.

---

une *Histoire de l'émigration européenne, asiatique et africaine au dix-neuvième siècle*, couronnée par l'Académie des Sciences morales et politiques, Paris, 1862, chez Guillaumin et C[ie].

§ 5. Populations rurales et urbaines. — Grandes villes.

La distinction entre l'élément rural et l'élément municipal ou urbain est intéressante pour notre sujet, puisque en tout pays le second est une des expressions les plus significatives de l'importance du développement auquel y est parvenue l'activité commerciale et manufacturière. Disons plus : la prospérité du commerce y est presque toujours en rapport direct avec l'importance des villes; car, dans les campagnes, dont la production agricole est en majeure partie consommée sur place, ou dans le voisinage, il ne peut généralement prétendre qu'à un rôle secondaire; mais les villes, obligées d'acheter les denrées et les matières premières, qu'elles sont hors d'état de produire elles-mêmes, l'attirent et le vivifient nécessairement aussi, comme centres principaux de la population et de la richesse mobilière, par leur consommation plus forte d'objets de luxe de toute nature, lors même qu'elles ne contribuent pas, en outre, à l'alimenter largement avec les produits de leur propre activité manufacturière.

La difficulté ici, c'est de trouver une ligne de démarcation rigoureuse, car, dans le Royaume-Uni comme en France, où il n'existe légalement que des communes traitées sur le pied de l'égalité, le classement de celles-ci offre beaucoup d'incertitude. La population urbaine, telle que l'établissent nos recensements, qui admettent dans cette catégorie toutes les communes présentant une agglomération de plus de 2,000 habitants, abstraction faite de leur population flottante, n'a pas toujours réellement, dans ces localités, le caractère que lui attribue nominalement cette désignation conventionnelle. Il faut observer qu'aujourd'hui des industries de toute espèce sont disséminées dans beaucoup de communes de moins de 2,000 âmes, de même que les petits propriétaires, dans beaucoup de villes, représentent une dérivation souvent assez considérable de l'élément agricole, sans parler des classes de la société qui, suivant des professions libérales ou autres, ne prennent, directement, aucune part à la production matérielle et au trafic. Quoi qu'il en soit, constatons, d'après M. Legoyt, que le départ officiel, opéré comme nous venons de l'indiquer, donnait à la France, en 1856, une population urbaine de 9,845,000 âmes, chiffre qui se traduit en une proportion de 27.31

p. 100, laissant 72.69 p. 100 à la population des campagnes. Les dénombrements antérieurs n'avaient fait ressortir la proportion des villes qu'à 25.48 p. 100, en 1851, et à 24.72 p. 100, en 1846.

Il y a eu là certainement un progrès, mais le rapport qu'il établit nous montre toujours dans une grande infériorité vis-à-vis de nos voisins d'outre-Manche, chez lesquels la population urbaine a tellement augmenté, dans le cours de ce siècle, qu'elle l'emporte aujourd'hui, numériquement, d'une manière absolue sur la population rurale. Dès 1851, les villes et bourgs royaux de la Grande-Bretagne seule comptent plus de 10 millions et demi d'habitants, chiffre qui excède la moitié du total de sa population d'alors.

Voici, du reste, un autre moyen de rendre sensible le mouvement de concentration qui porte une partie des habitants des petites communes, — et par petites communes nous entendons ici toutes celles qui n'ont pas encore dépassé, même avec leur population flottante, en ce qui concerne la France, le chiffre de 10,000 âmes, — à renforcer les villes qui passent dans les catégories supérieures.

Nous établissons la comparaison entre les données suivantes :

1° FRANCE.

	1836.	1856.	1861.
1re classe : Communes de plus de 100,000 hab.	3	7	8
2e — — — 50,000 à 100,000 hab.	6	12	13
3e — — — 20,000 à 50,000 —	34	40	48
4e — — — 10,000 à 20,000 —	76	113	109
Totaux	119	172	178

2° ILES BRITANNIQUES.

a. *Angleterre.*

	1801.	1851.	1861.
Villes de 1re classe	1	9	11
— 2e —	5	16	17
— 3e	»	»	40
— 4e	»	»	37
Total			105

b. *Écosse.*

	1801.	1851.	1861.
Villes de 1re classe	—	2	2
2e	2	2	2
3e	»	5	5
4e	»	7	10
Totaux		16	19

c. *Irlande.*

	1801.	1851.	1861.
Villes de 1re classe	1	2	2
— 2e —	2	2	1
— 3e —	»	3	3
— 4e —	»	6	7
Totaux		13	13

Récapitulation du nombre des villes du Royaume-Uni pour 1861.

De 1re classe	15
De 2e —	20
De 3e —	48
De 4e —	54
Total	137

On jugera, par les relevés ci-après, de l'accroissement qu'a pris en particulier, tant en France que dans le Royaume-Uni, chacune des grandes villes dont la population dépasse aujourd'hui 50,000 âmes.

1° GRANDES VILLES DE FRANCE.

	POPULATION TOTALE en chiffres arrondis par milliers d'habitants.				POPULATION TOTALE en chiffres arrondis par milliers d'habitants.		
	1836.	1856.	1861.		1836.	1856.	1861.
Paris	909	1,174	1,696	Le Havre	26	64	74
Lyon	151	293	319	Brest	30	55	68
Marseille	146	234	261	Amiens	46	57	59
Bordeaux	99	150	163	Nîmes	43	54	57
Lille	72	79	132	Metz	43	65	57
Nantes	76	108	114	Reims	38	52	56
Toulouse	77	103	113	Angers	36	51	52
Rouen	92	103	103	Montpellier	»	»	52
St.-Étienne	42	94	92	Orléans	»	»	51
Toulon	35	83	85	Limoges	»	»	51
Strasbourg	58	78	82				

Nous n'avons pas porté sur cette liste la commune de Belleville, avec sa population de près de 58,000 âmes, parce qu'elle a été récemment incorporée à Paris. Tous les chiffres donnés ci-dessus comprennent la population flottante des garnisons, des écoles supérieures, etc. Aussi faut-il, dans ceux des ports de Toulon et de Brest, faire la part d'un nombreux personnel de la marine de l'État, considéré comme y ayant son domicile. Il faut observer, en outre, que, dans quelques villes, l'accroissement paraît plus considérable qu'il ne l'est en réalité, attendu qu'il résulte en partie, notamment pour la capitale, ainsi que pour Lille, de l'annexion de localités voisines, qui auparavant formaient des communes distinctes; dans d'autres, dont

l'exubérance a débordé sur des localités adjacentes, qui ont conservé leur individualité communale, il ne s'est ralenti qu'en apparence. Bornons-nous toutefois à insister sur ce fait, que la plupart de ces villes, Lyon et Saint-Étienne, Lille, Marseille, Bordeaux et le Havre surtout, sont redevables en entier du développement qu'elles ont pris, les unes à l'industrie manufacturière et au commerce intérieur, les autres au commerce maritime.

Dans la Grande-Bretagne cependant, les villes au-dessus de 50,000 âmes, plus nombreuses qu'en France, ont vu augmenter leur population dans des proportions généralement bien plus fortes encore. Aucun pays du monde ne présente un aussi grand nombre de cités du premier ordre; dans aucun, si l'on excepte les États-Unis, la rapidité de leur accroissement n'apparaît aussi prodigieuse, comme nous allons le montrer.

2° GRANDES VILLES DE LA GRANDE-BRETAGNE.

a. *Angleterre.*

	POPULATION en chiffres arrondis par milliers d'hab.		
	1801.	1851.	1861.
Londres	959	2,362	2,803
Liverpool	82	376	444
Manchester, avec Salford[1]	95	367	441
Birmingham	71	233	296
Leeds	53	172	207
Sheffield	46	135	185
Bristol	61	137	154
Greenwich	»	106	139
Newcastle sur la Tyne	»	88	109
Bradford	13	104	106
Stoke sur le Trent	»	84	101

	Milliers d'habitants.			Milliers d'habitants.	
	1851.	1861.		1851.	1861.
Hull	85	99	Bolton	61	70
Portsmouth	72	95	Leicester	61	68
Brighton	70	87	Plymouth	52	63
Merthyr Tydfil	63	84	Blackburn	47	63
Preston	70	83	Wolverhampton	50	61
Sunderland	64	80	Stockport	54	55
Nottingham	57	75	Bath	54	53
Norwich	68	74	Devonport	38	51
Oldham	53	72			

1. Salford, faubourg de Manchester, compte pour 64,000 âmes dans le chiffre de 1851 et pour 103,000 dans celui de 1861.

b. *Écosse.*

	Milliers d'habitants.		
	1801.	1851.	1861.
Glasgow	77	334	395
Édimbourg, avec Leith[1]	81	189 1/2	202
Dundee	»	79	90
Aberdeen	»	72	74

Comme, pour beaucoup de villes, la circonscription du bourg électoral s'étend au delà des limites du ressort de la municipalité, ce sont les chiffres de ce dernier, ou de la population agglomérée, que nous avons cru devoir adopter de préférence, dans nos rapprochements, sauf quelques exceptions, en faveur de la ville de Brighton, célèbre par ses bains de mer, ou des grands bourgs électoraux de Greenwich, Stoke sur le Trent et Merthyr Tydfil, qui n'ont pas encore de chartes d'incorporation municipale.

Tandis qu'en Angleterre Bath est la seule ville dont la population ait subi (depuis 1851) une légère, même presque imperceptible décroissance, dans la malheureuse Irlande, au contraire, toutes les villes, à l'exception de Belfast, centre des colonies presbytériennes, d'origine écossaise, établies dans le nord de l'île, ont vu le nombre de leurs habitants diminuer dans le même intervalle, comme on le verra par les chiffres suivants :

	Milliers d'habitants.			Milliers d'habitants.	
	1851.	1861.		1851.	1861.
Dublin	258	250[2]	Waterford	25	23
Belfast	100	119	Galway	24	17
Cork	86	79	Kilkenny	20	14
Limerick	53	45	Droghéda	17	15

Nous avons compris dans ce relevé quelques-unes des villes de moindre importance, pour mieux faire ressortir la généralité du déclin, qui n'a pas été, selon toute probabilité, moins sensible pour Londonderry et plusieurs autres, sur lesquelles des données précises nous manquent. L'accroissement le plus considérable, dans ce siècle, avait été celui de la capitale Dublin, dont la population,

1. Leith, port d'Édimbourg, avait 33,500 habitants en 1861.
2. Chiffre auquel il faut ajouter 46,000 âmes pour les faubourgs.

qui n'était que de 161,000 âmes en 1753, de 182,000 en 1798 et de 186,000 en 1821, s'éleva plus rapidement ensuite à 204,000 âmes en 1831 et à 233,000 en 1841, avant de s'arrêter, finalement aussi, aux chiffres indiqués plus haut comme les derniers.

Londres et Paris, les deux capitales du monde civilisé, sont des cités hors ligne et méritent une mention distincte, comme les seules villes de l'Europe qui aient, depuis longtemps, atteint et même dépassé de beaucoup le chiffre d'un million d'habitants, soit par l'accroissement intérieur de leur population urbaine, soit par l'absorption de localités environnantes, qui y ont été successivement englobées. Leur agrandissement a en quelque sorte marché de front avec celui de la puissance nationale des pays qu'elles dominent de si haut, et l'on ne saurait méconnaître que la concentration de tant de forces vives, de capitaux et de ressources en un seul foyer est une des circonstances qui ont, en tout temps, le mieux secondé l'ambition et servi la fortune de la France et de l'Angleterre. Peut-être n'est-ce même pas trop d'affirmer que, par la supériorité d'initiative qu'elle leur procure et l'unité de direction plus grande qu'elle imprime à toutes leurs entreprises, comme par l'émulation qu'elle excite et l'éclat du retentissement qui l'accompagne, c'est elle qui a surtout décidé de l'influence prépondérante de ces deux pays sur la marche des affaires politiques, financières et commerciales du monde moderne.

Le développement gigantesque de ces deux capitales, dont la prépondérance apparaît déjà, comme un fait incontestable, sous les Stuarts et sous le règne de Louis XIV, a notamment gagné depuis une soixantaine d'années des proportions auparavant inouïes. Comme un vif intérêt s'attache à la mesure de leurs progrès dans tous les temps, peut-être le lecteur nous saurait-il gré de remonter plus haut dans nos comparaisons; mais presque toutes les anciennes données sur lesquelles il faudrait les établir n'ont qu'une valeur très-douteuse. Tout ce que l'on peut avancer, sans courir de trop grandes chances d'erreur, c'est que Paris avait probablement atteint le chiffre d'un demi-million d'habitants sous Louis XIV, et en comptait environ 600,000 à l'époque de la Révolution. Quant à la population de Londres, elle était déjà, d'après King, de 530,000 âmes à la mort de

Charles II, en 1685, et il paraît qu'en 1760 elle s'élevait à 676,000. Or, voici les chiffres qui marquent la progression bien plus extraordinaire de l'accroissement de ces deux capitales dans le cours du siècle présent :

LONDRES.		PARIS.	
Années.	Âmes.	Années.	Âmes.
1801	959,000	1817	714,000
1811	1,139,000	1831	785,000
1821	1,379,000	1836	909,000
1831	1,655,000	1841	935,000
1841	1,948,000	1846	1,054,000
1851	2,362,000	1851	1,053,000
1861	2,803,000	1856	1,174,000
		1861	1,696,000

De ce qui précède il résulte qu'elles ont, depuis le commencement du siècle, presque triplé, l'une et l'autre. Comparativement à 1831, base plus sûre, l'augmentation ressort même à 116 p. 100 pour Paris, tandis qu'elle n'atteint pas tout à fait 70 p. 100 pour Londres, arrivé cependant au même chiffre de population près de trente ans plus tôt. Mais il ne faut pas oublier que ce prodigieux accroissement de la capitale de la France provient en bonne partie de l'annexion de toute la zone suburbaine ou banlieue, comprise dans l'enceinte du mur de fortification. Cette mesure administrative à elle seule lui a fait gagner plus de 351,000 habitants en un jour, à dater du 1er janvier 1860. Abstraction faite de ce chiffre, le rapport de l'accroissement réel de la population de l'ancien Paris, ne ressortant plus qu'à $77\,{}^1/_2$ p. 100 au maximum, se rapproche beaucoup du terme de la progression constatée à Londres. Cependant, même le chiffre de population du Paris actuel ne représente encore que la vingt-troisième partie de celui de la France, tandis que Londres, capitale d'un État de moindre étendue et beaucoup moins centralisé, réunit à lui seul près du dixième de la population de tout le Royaume-Uni, ou près du huitième de celle de la Grande-Bretagne. Mais Londres n'est pas seulement la capitale de l'Angleterre, il est en même temps celle de tout l'empire britannique et des vastes possessions coloniales qui en dépendent. C'est ce qui fait concevoir la possibilité d'une agglomération d'hommes aussi monstrueuse en apparence, mais que facilitent les moyens d'approvisionnement illimités d'un immense rayon maritime. La physionomie commerciale de l'une et de l'autre de ces deux

grandes métropoles est d'ailleurs profondément empreinte du cachet de la supériorité respective de chacune des deux nations qui y ont fixé le centre de leur puissance. Paris, commercialement, nous offre surtout l'image d'un magnifique bazar, dans lequel on admire l'exhibition permanente d'une variété infinie de produits, artistement fabriqués dans le pays même. A Londres, au contraire, ce qui émerveille, ce sont les milliers de navires qui se croisent dans la Tamise et se pressent dans les docks; c'est la masse énorme de marchandises, provenant de toutes les parties du monde, accumulée dans les magasins. Tout le pouvoir et tous les honneurs de la municipalité y sont en quelque sorte restés le privilége des corporations (*liveries*) de la cité marchande.

Il n'est pas sans intérêt d'étendre ce parallèle aux différences de cachet des autres cités des deux pays. La seconde ville de l'Angleterre, Liverpool, doit tout ce qu'elle est à son commerce maritime, qui rivalise d'activité avec celui de la capitale, tandis qu'en France c'est Lyon, le siége de la brillante manufacture de la soie, qui prend place immédiatement après Paris, ce foyer de l'art et du bon goût, rayonnant sur les mille branches comprises sous le nom générique d'industrie parisienne. Les grands ports de commerce de la France, Marseille, Bordeaux, Nantes, Rouen, viennent ensuite, avec Lille, la manufacturière, pour laquelle on vient d'élargir le corset, devenu trop étroit, de son enceinte fortifiée; à part le Havre, le plus important de tous nos entrepôts maritimes, qui n'est que la douzième ville de l'empire, pour la population. Mais, dans l'ensemble, cette pléiade se montre beaucoup moins populeuse que celle des grands foyers de l'industrie mécanique, Manchester, Glasgow, Birmingham, Leeds, Sheffield, etc., qui y correspond de l'autre côté de la Manche. Il est caractéristique aussi, pour les grandes villes de France, qu'elles étaient presque toutes anciennement déjà florissantes par l'industrie ou le commerce, tandis que l'insigne prospérité de la plupart de celles du Royaume-Uni, si l'on excepte les capitales, ne date que du siècle dernier, ou du présent même. Liverpool, en 1700, n'était qu'un port chétif de moins de 6,000 âmes. Des anciennes villes historiques de l'Angleterre, Bristol, autrefois la seconde, est descendue de plusieurs crans, ainsi que Norwich, et York, la ci-de-

vant métropole du Nord, a même, par suite de la lenteur de son accroissement, disparu de la liste des grandes cités du royaume. En général, cependant, les villes de comté ont énormément gagné, et leur importance relative y contre-balance davantage le mouvement de la centralisation. Ainsi que l'a fait observer Macaulay, Londres, sous les derniers Stuarts, avait dix-sept fois plus d'habitants que Bristol, qui était alors le second port du royaume, tandis qu'aujourd'hui la population de la capitale, malgré ses progrès gigantesques, ne dépasse guère le sextuple de celle de Liverpool, qui a pris la deuxième place, ou même de celle de Manchester, qui maintenant occupe la troisième.

§ 6. Domaine colonial.

Autant la France l'emporte sur le Royaume-Uni comme puissance européenne, par l'étendue de son patrimoine territorial et la capacité de développement de cette large base, autant son domaine colonial paraît exigu en comparaison de celui de l'empire britannique. Il est vrai que la France, dans sa lutte de deux siècles avec la Grande-Bretagne, en Amérique et aux Indes, a vu passer la majeure partie des établissements qu'elle y avait formés, sous la domination de son heureuse rivale. Un coup non moins sensible a été porté, de 1791 à 1803, à sa puissance coloniale, par le soulèvement des noirs de Saint-Domingue, qui lui ravit cette île et en ruina la prospérité. Heureusement la position maritime et continentale de la France, en Europe, est telle que l'amoindrissement de sa domination, dans les pays d'outre-mer, n'a jamais pu arrêter le développement intérieur de sa prospérité nationale. C'est sur l'Algérie, dont elle a fait la conquête en 1830, que se fonde actuellement son principal espoir de se dédommager de ces pertes.

Nous proposant de faire un jour de l'histoire, ainsi que de la situation économique et commerciale, de toutes les colonies proprement dites des puissances maritimes, l'objet d'un tableau semblable, nous nous contentons ici de la simple énumération de celles des deux pays qui nous occupent, sauf à y joindre quelques données succinctes sur la nature de ces possessions, leur superficie et leur

population. Ces données sont empruntées aux statistiques, officielles et semi-officielles, qui ont été publiées à ce sujet en France et en Angleterre.[1]

Il faut distinguer du domaine colonial proprement dit de la France, l'Algérie, que les nécessités de la conquête et de la pacification du pays avaient fait placer d'abord sous l'autorité du ministère de la guerre. L'administration de cette contrée, réunie plus tard à celle des colonies, de 1859 à 1860, a été confiée depuis aux bureaux du gouvernement général, dont le siége est en Afrique même. Ce gouvernement, tel qu'il est aujourd'hui constitué, sous un régime en

---

1. Voir, pour les possessions françaises, le *Tableau de la situation des établissements français dans l'Algérie,* que le ministère de l'Algérie et des colonies, pendant sa courte existence, a publié pour les trois années 1856, 1857 et 1858 (Impr. imp., 1859); le Bulletin officiel du gouvernement général de l'Algérie, qui contient, sous le n° 46 de l'année 1862, les résultats généraux du dernier dénombrement quinquennal, opéré en 1861, et un mémoire sur *l'état actuel de l'Algérie,* publié en 1862, d'après les documents officiels, par M. Mercier-Lacombe, directeur général des services civils de cette contrée. Le ministère de la marine et des colonies, de son côté, avait fait paraître, de 1837 à 1840, des *Notices statistiques sur les colonies françaises,* en 4 parties formant chacune un volume. Ce travail a été continué, pour diverses années postérieures, dans la série des recueils intitulés *Tableaux de population, de culture, de commerce et de navigation.* Le dernier, relatif à 1858, a paru en 1861. Mentionnons en outre *les Colonies françaises en* 1858, histoire, commerce, productions, etc., Paris, chez Paul Dupont, par M. E. Roy, secrétaire du directeur des colonies, ainsi qu'une notice plus récente encore, sur les colonies françaises, dans l'*Annuaire* de MM. Block et Guillaumin pour 1861 (p. 235 à 248), et finalement une statistique officielle de nos colonies en 1859, publiée par anticipation dans la livraison de mai 1862 de la *Revue maritime et coloniale.*

En Angleterre, il se publie sur les colonies, pour l'usage du parlement, dans le format traditionnel des livres bleus (*blue books*), une série de documents, très-volumineuse et très-instructive, sous les titres suivants, qui en précisent l'objet, savoir: *Statistical tables relating to the colonial and other possessions of the United Kingdom* (tableaux statistiques) et *Reports on the past and present state of Her Majesty's colonial possessions, transmitted with the blue books for each year* (Annexes de la publication précitée, contenant les rapports des gouverneurs). — Le plus récent et le plus précieux document sur l'Inde anglaise en particulier (*Statement exhibiting the moral and material progress and condition of India, during the year* 1859—1860) a paru en 1861. Mentionnons aussi le récent ouvrage de Montgomery Martin: *The progress and present state of British India, a manual for general use,* Londres, 1862.

partie civil, en partie militaire, comprend, comme on sait, les trois provinces ou départements d'Alger, de Constantine et d'Oran.

La superficie de cette vaste et belle contrée est, approximativement, de 39 millions d'hectares, dont 14 millions appartiennent au *Tell*, nom que l'on donne à la plaine fertile du littoral, formant la région agricole et forestière, au nord, et 25 millions au Sahara, comprenant le pays des nomades et des pasteurs ou le désert, au sud. Voici quelle était sa population, d'après les deux derniers recensements officiels :

Nationalités.	En 1856.	En 1861.
Français	92,738	112,229
Étrangers	66,544	80,517
Arabes des villes	123,250	358,760
Arabes des tribus	2,184,099	2,374,091
Juifs indigènes	21,048	28,097
Population en bloc	8,388	13,142
Totaux	2,496,067	2,966,836

La population étrangère se compose principalement d'Espagnols et de Mahonnais, de Maltais et d'Italiens, d'Allemands et de Suisses. Dans le dénombrement des tribus, on n'a pas compté 32,288 indigènes appartenant à des familles étrangères du Sud et des oasis. Par population en bloc on entend le personnel des hospices, des écoles européennes de tout genre, des couvents et des prisons, ainsi que les Berranis, l'élément indigène de la population flottante des villes. Il faut y ajouter l'armée d'Afrique, dont l'effectif s'élève à 63,000 hommes. Avec cette population militaire, qui comprend de 12,000 à 13,000 hommes de troupes indigènes, et l'ensemble de la population flottante, l'Algérie compte aujourd'hui 3,062,000 habitants.

Le domaine colonial français proprement dit, qui relève du ministère de la marine et des colonies, reconstitué dans son intégrité à la fin de 1860, comprend aujourd'hui les possessions suivantes :

1° *En Afrique :* Le Sénégal et l'île de Gorée, formant les trois arrondissements de Saint-Louis (bassin inférieur du Sénégal), de Bakel ou du Haut-Sénégal et de Gorée, autrefois chef-lieu de tous les établissements au sud de cette île, parmi lesquels figurait aussi le comptoir d'Albréda, sur la Gambie, cédé le 7 mars 1857 aux Anglais, en échange de Portendick et du droit qu'ils avaient d'y traiter la gomme; enfin le comptoir de Sédhiou, établi depuis 1837 sur la

rive droite de la Casamance; les comptoirs du Grand-Bassam, d'Assinie et de Dabou, sur la côte d'Or, et celui du Gabon, dans le golfe de Guinée, simples factoreries, aujourd'hui détachées de la Gorée.

On peut estimer l'étendue du territoire colonial proprement dit de nos comptoirs de la côte occidentale d'Afrique à environ 55,000 hectares. Le chiffre de la population coloniale, d'après le dernier recensement officiel, n'y atteignait pas 26,000 âmes, même avec les troupes de garnison; cependant, depuis les exploits du colonel Faidherbe, le nombre total des habitants immédiatement soumis à la France, paraît être, en 1861, de près de 103,000; celui des indigènes qui ont passé sous sa dépendance, peut être évalué à 150,000, et le rayon commercial dans lequel les comptoirs français trafiquent exclusivement, s'étend sur plus d'un million d'âmes[1]. Il faut mentionner aussi, comme très-favorable à ces colonies, l'acquisition récente par traité d'une zone de terre, large de deux lieues, sur le littoral, établissant la communication entre Saint-Louis et la Gorée.

L'île de Sainte-Marie, à 5 kilomètres de la côte orientale de Madagascar, avec moins de 6,000 habitants, sur 90,975 hectares.

Les îles de Mayotte et de Nossi-Bé, du groupe des Comores. La première ne compte pas 5,000 habitants, sur une étendue de 15,000 à 20,000 hectares; dans la seconde, qui a 18 lieues de tour et près de 15,000 habitants, la superficie des terres cultivables est d'environ 15,000 hectares.

L'île de la Réunion, avec 251,160 hectares et 167,000 habitants, y compris 65,000 émigrés de l'Inde, de la Chine et du voisinage des établissements français de Madagascar et des Comores.

La France a également des droits sur les îles de Saint-Paul et d'Amsterdam, situées dans l'Océan austral, entre l'Afrique et l'Océanie; mais l'Angleterre a élevé de son côté des prétentions à la souveraineté de ces îles, si peu importantes toutefois que les deux gouvernements se sont abstenus de trancher la question.

En vue des changements qui doivent résulter du percement de l'isthme de Suez, pour les relations maritimes avec le golfe Arabique et les grandes Indes, le gouvernement français a poursuivi, en outre,

---

1. Voir la notice mentionnée dans l'*Annuaire* de Guillaumin pour 1861, p. 242.

et obtenu en 1860, sur la baie d'Adoulis, dépendant de l'Abyssinie, la cession d'un petit territoire, dont on a parlé comme d'une position excellente pour les avantages qu'elle peut offrir au commerce et à la marine; mais le projet d'établissement qui s'y rattache est encore dans l'incertain.

2° *En Amérique:* Les Antilles françaises, savoir :

La Martinique, avec 98,708 hectares de superficie et une population de 140,500 âmes (17,400 de plus qu'en 1847).

La Guadeloupe, avec ses dépendances, Marie-Galante, la Désirade, les Saintes et les deux tiers environ de l'île de Saint-Martin, dont les Hollandais possèdent le reste. Ensemble 165,123 hectares, dont la population, de 141,000 âmes, dépasse de 11,000 le chiffre de 1847.

La Guyane française, entre le cours d'eau le plus voisin de l'Amazone, au sud, et le Rio-Branco, à l'ouest, avec Cayenne pour chef-lieu. Elle peut couvrir une étendue de 7,200,000 hectares; mais sa population n'atteint pas 23,000 âmes.

Les îles de pêche de Saint-Pierre et Miquelon, dans l'océan Atlantique, au sud de Terre-Neuve, avec une superficie de 21,023 hectares (dont 2,600 pour Saint-Pierre) et moins de 3,000 habitants, chiffre qui est toutefois presque doublé par la population flottante, à l'époque de la pêche des morues.

3° *En Asie:* L'Inde française, comprenant : Pondichéry, le siége du gouvernement général, et Karikal, sur la côte de Coromandel, Yanaon et la loge de Masulipatam, sur la même côte, Chandernagor, au Bengale, avec les cinq loges de Cassimbazar, Jougdia, Dacca, Belassore et Patna, Mahé et la loge de Calicut, sur la côte de Malabar, ainsi que la factorerie de Surate, dans la province de Guzerate. Superficie totale, 48,962 hectares; population, 220,000 âmes.

La partie récemment acquise de la Basse-Cochinchine, ou province du Camboge, près des embouchures de ce fleuve, notamment les villes de Saïgon et de Mytho. Par le traité du 5 juin 1862 avec l'empereur d'Annam, ce dernier cède à la France les trois provinces de Saïgon, de Mytho et de Bien-Hoa, et ouvre également à notre commerce le littoral de l'est, où nous étions déjà maîtres de la baie de Tourane.

4° *En Océanie:* Les Marquises et l'île de Taïti, contenant : celle-ci 150,000 hectares, avec 10,000 habitants; celle-là 130,000 hectares,

avec 15,000 habitants. Cependant, les autres îles de la Société, relevant de Taïti et de la reine Pomaré, sont également soumises au protectorat français.

La Nouvelle-Calédonie, l'île des Pins et le groupe des îles de Loyalty. La Nouvelle-Calédonie présente une étendue de 1,300,000 hectares, et on lui attribue une population d'environ 60,000 habitants.

Il n'y a pas encore de statistique officiellement établie pour les possessions françaises de l'Indo-Chine et des mers du Sud, non plus que pour les comptoirs de Guinée, qui ne consistent d'ailleurs qu'en fortins, servant à protéger quelques bâtiments, avec un très-faible rayon. Voici, pour les autres colonies plus anciennes, le relevé exact de la population qu'y accuse le recensement de 1859, fonctionnaires et militaires compris:

		Âmes.
Sénégal et Gorée		25,442 [1]
La Réunion		166,558
Ste-Marie de Madagascar	5,704	
Mayotte	4,797	25,286
Nossi-Bé	14,785	
Inde française		220,046
Guyane française		22,590
Martinique		140,534
Guadeloupe et dépendances		141,097
Saint-Pierre et Miquelon		2,842

Parmi ces possessions, en partie très-dissemblables, la Réunion (l'ancienne île Bourbon) et les Antilles françaises sont, essentiellement, des colonies à cultures, tandis que nos comptoirs et factoreries de la côte occidentale d'Afrique et de l'Inde ont surtout le caractère d'établissements commerciaux; la Guyane française a été principalement jusqu'ici un lieu de déportation; Saint-Pierre et Miquelon ne servent qu'à la pêche ; Sainte-Marie de Madagascar, Mayotte et Nossi-Bé, sont plutôt des postes d'observation ou des points de relâche et de ravitaillement, comme Taïti et les Marquises. Quant à la Nouvelle-Calédonie, l'importance qu'elle est susceptible d'acquérir, par la colonisation, dépend de l'avenir, celle-ci y étant encore à son premier début.

---

1. Dont 2,659 forment la population sédentaire de la Gorée.

On comprend la difficulté d'évaluer exactement la superficie de possessions à limites aussi vaguement définies que celles de l'Algérie, du rayon des établissements de la côte occidentale d'Afrique, de la Guyane et des îles nouvellement occupées de l'Océanie. En somme, le domaine colonial de la France, sans l'Algérie, n'embrasse que de 9 millions et demi à 10 millions d'hectares, avec une population totale de 800,000 à un million d'habitants, sujets de l'empire, parmi lesquels la population blanche, y compris les fonctionnaires et les troupes en garnison, relevés séparément pour la plupart des colonies, dans les documents officiels, ne paraît guère dépasser 60,000 âmes. Le nombre des esclaves, au moment de leur émancipation en 1848, était d'environ 234,000 dans les quatre colonies à cultures.

Ainsi, ce que la France a conservé de colonies proprement dites, est bien inférieur en importance, non-seulement aux vastes possessions de l'Angleterre et de la Hollande, mais à celles de l'Espagne même. Cependant, l'influence française sur le monde colonial, n'en a pas moins fait des progrès signalés dans les derniers temps, du côté de l'extrême Orient surtout, où deux campagnes victorieuses, entreprises de concert avec les Anglais et avec les Espagnols (l'une en Chine, terminée par la reddition de Pékin, en 1860; l'autre en Cochinchine, marquée par la prise des ports déjà mentionnés de Saïgon et de Mytho, que l'on s'occupe de transformer, avec le pays environnant, en colonies françaises), viennent d'ouvrir de nouvelles perspectives à notre commerce. Si elle est érigée en port franc, comme on paraît en avoir conçu le projet, l'importante place de Saïgon peut être appelée à devenir un jour une autre Singapore, sa situation lui permettant d'aspirer à tous les avantages d'un grand entrepôt maritime, dans cette partie de l'Asie.[1]

Quant à la domination coloniale de l'Angleterre, elle surpasse de beaucoup, comme on sait, par les proportions gigantesques de son étendue et de son développement, l'ensemble des colonies restées en

---

1. Voir l'ouvrage récemment publié sur la *Cochinchine* par MM. de Rosny et Cortambert, Paris, 1862.

possession de toutes les autres puissances maritimes de l'Europe. Les nombreux établissements et les pays si divers dont elle se compose, relevaient naguère encore, dans la métropole, de deux autorités distinctes, celle de la Couronne, représentée par le département des colonies ou *colonial office*, et celle de la Compagnie mi-souveraine des Indes orientales, qui avait conservé l'administration du vaste empire anglo-indien, sous la surveillance du *board of control*, spécialement chargé par l'État du contrôle qu'il s'était réservé sur les affaires de l'Inde. Mais, depuis la suppression de la Compagnie en 1858, cette contrée, avec toutes ses dépendances, est aussi directement régie par l'État, et un Conseil de l'Inde a remplacé l'ancienne Cour des directeurs.

Faisons connaître maintenant, d'après les derniers livres bleus, les rapports d'étendue et de population des différentes parties de ce vaste empire colonial. Nous comprendrons dans le relevé dont il s'agit les îles anglo-normandes, Jersey, Guernesey, etc. Ces îles ne dépendent pas, il est vrai, de l'administration coloniale; mais, outre qu'elles ont leur gouvernement local bien distinct et ne sont pas représentées au parlement, leur exclusion du régime des douanes de la métropole, ne permet pas de les confondre avec les parties intégrantes du Royaume-Uni.

POSSESSIONS D'OUTRE-MER DE L'EMPIRE BRITANNIQUE.

	SUPERFICIE.	POPULATION.	
1° Dans les mers d'Europe :	Milles c. angl.	Ames.	
Iles anglo-normandes	180	91,000	en 1861.
Helgoland	1/4	2,500	approximativ[t].
Gibraltar	1 3/4	18,000	en 1856.
Malte	115	138,000	» 1859.
Iles Ioniennes[1]	1,041	234,000	» »
Total	1,338	483,500	
2° Dans l'Amérique du Nord :			
Canada	242,482	2,507,000[2]	en 1861.
Nouveau-Brunswick	27,037	194,000	» 1851.
Nouvelle-Écosse et Cap Breton	15,620	277,000	» »
Ile du Prince Édouard	2,173	71,000	» 1857.
Terre-Neuve	35,850	123,000	» »
A reporter	323,162	3,172,000	

1. Elles ne figurent ici que pour le passé, la cession de ces îles au royaume de Grèce étant déjà presque un fait accompli.

2. 1,842,000 en 1851.

	SUPERFICIE. Milles c. angl.	POPULATION. Ames.	
Report	323,162	3,172,000	
Labrador	170,000	5,000	en 1856.
Territoire de la Cie de la baie d'Hudson	1,800,000	?	
Colombie anglaise	222,000	64,000	approximativt.
Ile Vancouver	12,756	25,000	approximativt.
Total	2,527,918	3,266,000	

3° Aux Indes occidentales :

Bermudes	20	11,000	en 1851.
Iles de Bahama	3,522	28,000	» 1854.
Antilles anglaises, savoir : Jamaïque	6,400	377,000	» 1844.
Barbades	166	136,000	approximativt.
Trinité	2,012	69,000	
Grenade	133	36,000	
Antigue	108	35,000	
Saint-Vincent	131	30,000	
Sainte-Lucie	300	26,000	
Dominique	291	25,000	
Saint-Christophe	68	21,000	
Tabago	97	16,000	
Nevis	20	10,000	
Montserrat	47	7,000	
Vierges	94	6,000	
Iles Turques	»	3,000	
Honduras	17,000	19,000[1]	en 1858.
Guyane anglaise	76,000	128,000	» 1851.
Iles Falkland	13,000	500	» 1858.
Total	119,409	983,500	

4° En Afrique :

Sainte-Hélène et l'Ascension	47	6,000	en 1858.
Comptoirs de la côte occidentale, savoir :			
Gambie	?	7,000	» »
Sierra-Léone	300	38,000	» »
Côte d'Or	6,000	151,000	» »
Cap de Bonne-Espérance	124,930	267,000	» 1856.
Natal	18,000	160,000	» 1859.
Maurice et Seychelles[2]	708	299,000	» »
Total	149,985	928,000	

5° En Asie :

Inde anglaise, savoir :			
Possessions immédiates	851,038	135,443,000	
États vassaux	625,278	50,465,000	
Total de l'Inde (*à reporter*)	1,476,316	185,908,000	en 1859.

1. Population évaluée depuis à un chiffre de 23,000 à 24,000 âmes, par suite d'immigrations de réfugiés du Yucatan.

2. Les îles Mahé ou Seychelles comptaient 8,000 habitants en 1856.

	SUPERFICIE. Milles c. angl.	POPULATION. Ames.	
Report	1,476,316	185,908,000	en 1859.
Ceylan	24,700	1,791,000	» »
Laboan	50	2,000	» »
Hong-Kong	29	87,000	» »
Total	1,501,095	187,788,000	

6° En Australie :

Nouvelle-Galles du Sud[1]	478,861	337,000	en 1859.
Victoria	86,944	530,000	» »
Australie méridionale	300,000	118,000	» »
Australie occidentale	45,000	15,000	» »
Tasmanie (terre de Van-Diémen) et île Norfolk	22,629	87,000	» »
Nouvelle-Zélande et îles Auckland. . .	95,000	73,000	» »
Total	1,028,434	1,160,000	
Total général des possessions britanniques.	5,328,179	194,609,000	

Presque tous les chiffres de ce tableau, dont les données sur la population proviennent de recensements faits à diverses époques, sont empruntés aux statistiques officielles, publiées par le gouvernement britannique sur l'Inde et sur ses autres colonies, en 1859. Afin de préciser la nature des nombreux éléments de cette vaste domination, nous joindrons quelques observations à ces données numériques. Faisons remarquer d'abord que les possessions de l'Angleterre dans la Méditerranée, sur la côte de Normandie et à l'embouchure de l'Elbe ne sont pas, à proprement parler, des colonies, mais des établissements militaires et commerciaux, formant vis-à-vis de la France, de l'Allemagne, de l'Espagne, de l'Italie et de la Grèce, ses postes avancés dans les mers de l'Europe, comme les Bermudes, du côté des États-Unis, ou l'établissement nouveau de Hong-Kong, aux abords de la Chine. La population des îles anglo-normandes est d'ailleurs encore aujourd'hui toute française par la langue.

Les provinces anglaises du nord de l'Amérique ont été, comme on sait, originairement aussi pour la plupart des colonies françaises,

1. En 1859, le district de Moreton-Bay (chef-lieu Brisbane), dans la partie nord-est de l'Australie, a été détaché de la Nouvelle-Galles du Sud. Il forme actuellement, sous le nom de Queensland, une colonie particulière, dont la population est évaluée à 25,000 âmes (1860).

dont la Grande-Bretagne ne s'est complétement emparée qu'au dernier siècle. Quant à l'immense territoire de la Compagnie de la baie d'Hudson, dans la circonscription très-vaguement définie duquel se trouvent comprises toutes les terres arctiques du continent américain, avec la partie anglaise de l'Orégon, dite Colombie, sur l'océan Pacifique, et la grande île voisine de Quadra ou Vancouver, c'est une région presque entièrement inculte et déserte, abandonnée à la compagnie dont elle porte le nom, pour l'exploitation de la chasse des animaux à fourrures et du commerce des pelleteries, qui en dérive. Mais comme, à part un très-petit nombre de colons européens et le personnel des agents et serviteurs de la compagnie, distribué dans les postes qu'elle y entretient, les vastes espaces de la partie continentale de son domaine n'ont pas d'autres habitants que des peuplades indiennes sans consistance et sans fixité, il serait encore plus difficile d'en évaluer la population que d'en mesurer l'étendue. Le manque de renseignements positifs du même genre sur la colonie naissante de l'île de Vancouver, à laquelle ses mines de charbon et le voisinage des mines d'or récemment découvertes sur les bords du Fraser, dans la Colombie, commencent à donner de la valeur, nous oblige à la même réserve pour ce qui concerne cet établissement.[1]

Les possessions de l'Angleterre aux Indes occidentales, qui ont été longtemps, jusqu'à l'émancipation des noirs, ses colonies à cultures (*plantations*) les plus productives en denrées tropicales, consistent aussi principalement en dépouilles du ci-devant domaine des autres puissances coloniales. Parmi les établissements de colonisation anglaise faisant partie des petites Antilles, il faut mentionner, comme les plus anciens, les Barbades, Saint-Christophe, Antigue, Nevis et Montserrat. Plus tard, les Anglais, après avoir également occupé l'Anguille, Tortole et les Vierges, au commencement de la seconde moitié du dix-septième siècle, obligèrent la France à leur céder, en 1763, la Grenade et les Grenadilles, la Dominique, Saint-Vincent et Tabago, finalement aussi l'île de Sainte-Lucie (en 1803). Ils ve-

1. Voir cependant *British Columbia and Vancouver's Island*, by Duncan George Forbes Macdonald, 2e édition, Londres, 1862.

naient de ravir de même (en 1797) la Trinité aux Espagnols, qu'ils avaient déjà, bien antérieurement (en 1655), dépossédés de l'île beaucoup plus grande et plus importante de la Jamaïque.

Les trois colonies de Démérary, d'Esséquébo et de Berbice, qui forment la Guyane anglaise, sont des démembrements de la Guyane hollandaise, dont elles n'ont été séparées qu'en 1803.

Les limites de cette possession de terre ferme vers l'intérieur sont, d'ailleurs, non moins incertaines que celles du ressort de l'établissement beaucoup plus ancien de Balise, fondé en 1670 pour la coupe des bois d'ébénisterie, sur la baie de Honduras, dans l'Amérique centrale. Les îles de Bahama, à l'entrée du golfe du Mexique, et les îles Falkland, à l'est du détroit de Magellan, ne sont, comme celles de Sainte-Hélène et de l'Ascension, que des points de relâche ou de ravitaillement, pour les navires qui traversent l'océan Atlantique, ou dont les voyages s'étendent au delà du cap de Bonne-Espérance ou du cap Horn.

Parmi les établissements anglais de la côte occidentale d'Afrique, ceux de la côte d'Or, dont le principal est le fort de Cape-Coast, ont gagné en importance par l'acquisition de Christiansborg et des autres factoreries ci-devant danoises du même littoral, en 1849, ainsi que, plus récemment encore, par celle de l'île de Lagos, dont le gouvernement britannique a obtenu la cession d'un prince indigène, par un traité portant la date du 7 août 1861.

Plus loin, sur la route des Indes orientales, Maurice, l'ancienne île de France, sœur de la Réunion, nous a longtemps appartenu (jusqu'en 1810). Sainte-Hélène, l'importante colonie du cap de Bonne-Espérance (jusqu'en 1806), et près de la pointe méridionale de l'Inde, la grande, fertile et populeuse île de Ceylan (jusqu'en 1796), étaient sous la domination hollandaise, avant de tomber au pouvoir des Anglais. En Afrique, ceux-ci ne sont véritablement les fondateurs que de la nouvelle colonie du Port-Natal, au nord-est de la province du Cap. La richesse de l'une et de l'autre consiste principalement en bétail; celle de Maurice et de Ceylan, en denrées coloniales, dans la production desquelles ces deux îles ont, de nos jours, laissé bien derrière elles les Antilles anglaises, la seconde notamment pour le café.

Les colonies anglaises d'Australie, comme celles du continent de l'Amérique du Nord, n'admettent évidemment aussi qu'une délimitation très-arbitraire ou de pure convention. Il va sans dire qu'il faut, lorsqu'on cherche à en évaluer approximativement la superficie, faire abstraction de toutes les parties inconnues, et jusqu'à présent inexplorées de l'intérieur et du littoral.

Dans la Polynésie, l'Angleterre avait fait occuper, en 1861, les îles Viti ou Fidji, dont le sol paraissait propre à la culture du coton; mais l'insuccès de l'expérience a déterminé depuis l'abandon de cet archipel.[1]

Nous terminons par l'empire anglo-indien, la partie de beaucoup la plus importante de l'immense domination coloniale dont nous venons de passer en revue les autres éléments. Les pays compris dans les limites de la charte, depuis peu révoquée, de l'ex-compagnie des Indes orientales, se distinguent encore aujourd'hui en possessions immédiates et en États médiatisés, vassaux ou tributaires des Anglais. Leur ancienne répartition entre les trois présidences de Bengale ou de Calcutta, de Madras et de Bombay a été maintenue.

La première, qui est de beaucoup la plus vaste et la plus peuplée des trois, comprend tout le nord de l'Inde proprement dite et, de plus, la Birmanie anglaise, c'est-à-dire toutes les provinces maritimes enlevées par la compagnie aux Birmans, dans la péninsule au delà du Gange, ainsi que les dépendances insulaires de la même côte. Cette présidence était elle-même partagée entre le ressort de l'administration directe du gouverneur général et suprême de l'Inde, qui trône à Calcutta, la lieutenance du Bengale et celle des provinces du nord-ouest, d'Agra ou d'Allahabad. Les pays conquis sur la frontière du nord-ouest de la péninsule, du côté de l'Indus, le Penjab, avec les provinces de Moultan et de Peschawer, le groupe des îles Andaman, dans le golfe de Bengale, et les petites îles du détroit, Poulo-Pinang et Singapore, avec les districts de Wellesley et de Malacca, qui y correspondent sur le littoral opposé, dans la presqu'île de ce nom, relèvent immédiatement du gouverneur général; le pays d'Assam,

1. Voir à ce sujet *Viti, an account of a government mission to the Vitian or Fijian Islands, in the years* 1860-61, by Dr. Berthold Seemann, Londres, chez Macmillan.

entre les deux péninsules, du lieutenant-gouverneur du Bengale. Mais les territoires du sud-est, la Birmanie anglaise, comprenant les provinces d'Aracan, de Pégu, de Martaban et de Tenasserim, qui occupent le littoral à l'est du golfe de Bengale, jusqu'à la presqu'île de Malacca, viennent d'être réunis en une lieutenance à part.

Les provinces du midi de l'Inde, sur les côtes de Coromandel et de Malabar, forment la circonscription de la présidence de Madras, tandis que celle de Bombay embrasse les autres provinces maritimes de l'ouest jusqu'au Sind ou delta de l'Indus, qui s'y trouve compris. De cette dernière dépend aussi, comme l'indiquaient les rapports naturels de sa situation sur la côte d'Arabie, l'établissement militaire d'Aden, qui domine la ligne de communication la plus directe de l'Inde avec l'Europe, par la mer Rouge. Cette forteresse, avec l'île de Périm, celle de Camaran et les îles Dahlak, aussi récemment occupées par les Anglais, sur la côte d'Abyssinie, peut être en effet considérée comme la clef du détroit de Bab el Mandeb.

Parmi les États des princes indigènes qui ont échappé jusqu'à présent au sort du royaume d'Oude, dont la confiscation a été une des causes déterminantes de la formidable rébellion de 1857, il faut mentionner, dans le midi, ceux de Travancore et de Mysore, ce dernier illustré par les glorieux exploits d'Hyder-Ali, et par la mort héroïque de son fils Tippo-Saheb, en 1799; le royaume du Nizam d'Hyderabad, dans le Dékan; puis les principautés de Coutch et de Nagpour, celle du Guickowar de Baroda, les États d'Indore et de Gwalior, restes de la puissance des deux familles célèbres de Holkar et de Sindiah, les domaines des autres princes mahrattes et radjepoutes et ceux des Sikhs protégés; aux extrémités septentrionales de l'Inde, enfin, la petite principauté de Sikkim, l'État de Népaul, adossé, comme la précédente, à la haute chaîne de l'Himalaya, et celui de Cachemir, laissé par les Anglais au prince sikh Goulab-Sing. Ainsi, il n'existe plus, dans toute l'étendue de cette vaste région, un seul chef indigène que l'on puisse considérer comme jouissant d'une souveraineté indépendante, et voyons-nous aujourd'hui l'Inde entière, à l'exception des faibles districts que la France et le Portugal y possèdent encore, réunie dans la même obéissance, sous le sceptre britannique.

Un relevé officiel de 1855, qui peut trouver place ici, résume l'importance respective de chacune des grandes divisions de l'empire anglo-indien dans les chiffres suivants :

I. POSSESSIONS IMMÉDIATES.

	Milles c. angl.	Habitants.
1° Présidence de Bengale.	—	—
Ressort immédiat du gouverneur général	246,050	23,256,000
Lieutenance du Bengale, etc.	221,969	40,853,000
— des provinces du nord-ouest . . .	105,759	33,655,000
Ensemble	573,778	97,764,000
2° Présidence de Madras	132,090	22,437,000
3° — de Bombay	131,544	11,790,000
Total	837,412	131,991,000

II. ÉTATS INDIGÈNES DÉPENDANTS.

	Milles c. angl.	Habitants.
	—	—
Dans le Bengale et le Dékan	515,533	38,702,000
Sous la dépendance de Madras	51,802	5,214,000
— — de Bombay	60,575	4,460,000
Total	627,910	48,376,000
Total général	1,465,322	180,367,000

Pour revenir à notre premier tableau, qui embrasse l'ensemble des colonies anglaises, on comprend, après les explications données sur quelques-unes des plus vastes, et même des plus importantes de ces possessions, que les chiffres qui les concernent ne comportent pas une totalisation rigoureuse. Cependant, nous croyons que l'on peut, approximativement, s'arrêter, pour la superficie de cet empire colonial, à une évaluation de 5 millions à 5 millions et demi de milles carrés anglais, ou de 13 à 14 millions de kilomètres carrés, en nombres ronds, et, pour la population qu'il renferme, à un chiffre d'environ 195 millions d'âmes, en dehors du Royaume-Uni, qui lui-même compte aujourd'hui à peu près 29 millions d'habitants. Cela fait un total de 224 millions d'âmes.

Plus vaste et plus peuplé que ne l'était certainement l'empire romain à l'apogée de sa grandeur, l'empire britannique ne le cède, en étendue, qu'à l'empire russe, et en population, qu'à la Chine, avec lesquels il ne prête, d'ailleurs, à la comparaison que sous ces deux rapports. Cependant, il ne faut pas s'exagérer la supériorité réelle que lui donne sa puissance coloniale, mais considérer qu'elle est l'œuvre

de domination la moins homogène et la plus compliquée du globe. Ce caractère ne résulte pas seulement de son étendue, mais encore de la dissémination des territoires et de la diversité des populations dont elle est formée. Dans cet immense réseau, si habilement tendu, avec les mailles duquel le génie britannique, déployant partout son activité sur le libre espace des mers, est parvenu à fonder une puissance maritime et commerciale sans pareille jusqu'à présent, il faut le reconnaître, se découvre aussi, sous les climats les plus opposés, une variété infinie d'aspects, d'hommes, de conditions physiques et morales, en un mot, de contrastes de tout genre. Parmi les principales races sauvages ou barbares de l'espèce humaine, depuis le nègre, l'Hindou, le Malai, jusqu'à l'Indien cuivré et au chétif Esquimau, quelle est celle qui n'est pas représentée sur quelque point de l'empire colonial de la Grande-Bretagne!

De même, plusieurs nations des plus civilisées de l'Europe ont dû se résigner à laisser des milliers de leurs enfants sous la domination de cette puissance envahissante. Le Français du Bas-Canada et de l'île de France, le Hollandais du Cap et de la Guyane, l'Espagnol de Gibraltar et de la Trinité, l'Italien de Malte et le Grec des îles Ioniennes, séparés de leurs souches maternelles par la force des armes ou par les arrêts de la diplomatie, ont ainsi reçu le gouvernement anglais pour arbitre de leurs destinées, et déjà l'émigrant laborieux de l'Allemagne, associé depuis longtemps aux travaux agricoles de la race anglo-saxonne, dans l'Amérique du Nord, commence également à suivre ses traces vers les rivages lointains de l'Australie.

Précisons et constatons tout d'abord que les Indes orientales, où les races asiatiques forment une masse compacte, sur laquelle l'élément européen, y étant plus clairsemé que dans aucune autre partie de l'empire britannique, n'a encore mordu que très-superficiellement, dans les grandes villes de commerce et les places fortes seules, ne revendiquent pas moins de 96 $^1/_2$ p. 100 de la population totale des colonies anglaises (près de 188 millions d'âmes sur 195). Il ne reste ainsi, dans les possessions non asiatiques, qu'environ 7 millions d'habitants, répartis sur un espace immense de plus de 4 millions de milles carrés anglais, ce qui fait à peine 7 colons pour 4 milles carrés, ou, si l'on veut, de 3 à 4 colons par mille carré, en éliminant de

cette base territoriale les terres arctiques, presque généralement impropres à la culture, qui en forment la moitié environ. Actuellement encore, la population coloniale de race européenne n'atteint pas, dans ces mêmes possessions, plus de 4 millions d'âmes à 4 millions et demi, dont les trois quarts à peine sont originaires du Royaume-Uni, l'émigration de la Grande-Bretagne et de l'Irlande s'étant portée sur les États-Unis en bien plus grand nombre que sur ses propres colonies. Les noirs y ajoutent un chiffre d'environ un million et demi aux Indes occidentales, ainsi que dans les établissements de la côte et des îles d'Afrique. Le reste de la population se compose de gens de couleur à sang mêlé, des coolies de l'Inde, parmi lesquels on recrute aujourd'hui surtout des bras pour les plantations des îles, et d'un petit nombre de Chinois. On peut juger, d'après cela, de la grandeur du développement dont ce domaine colonial est encore susceptible dans l'avenir, mais aussi des dangers qui y couvent.

Le mode d'exploitation de ces différentes colonies par la métropole, devait naturellement se régler sur la diversité de leur origine, de leur caractère et de leurs ressources. Aux grandes Indes, qui possèdent depuis un temps immémorial une population très-dense, les Anglais n'avaient pas besoin de se faire colons; abandonnant l'agriculture aux anciens habitants, ils n'eurent, pour s'assurer tous les bénéfices d'un riche commerce, qu'à s'ériger en maîtres du pays et à y organiser leur domination. Il est difficile, après les événements des dernières années, de porter un jugement favorable sur l'ensemble des moyens de la politique, en partie fort habile, du reste, qu'ils y avaient adoptée; mais laissons là tout examen qui nous éloignerait de notre sujet, et bornons-nous à constater ces deux faits, que la concurrence écrasante des manufactures britanniques a presque entièrement ruiné l'industrie propre, très-florissante autrefois, des Indes orientales, et que, d'autre part, l'influence réparatrice d'une direction européenne des cultures ne s'y manifeste encore que dans les plantations de café de l'île de Ceylan, colonie de la couronne, et, sur le continent de l'Inde même, dans les encouragements donnés à la production de l'opium, si funeste aux Chinois, de l'indigo, du jute, et le plus récemment, sous l'empire d'une terrible nécessité, à celle du coton surtout.

Ce n'est donc point là qu'il faut chercher l'œuvre de colonisation gigantesque de la race anglo-saxonne; c'est, abstraction faite des États-Unis, sa plus imposante création au dehors, dans les provinces anglaises du nord de l'Amérique, dans ces établissements d'Australie, dont on n'avait songé d'abord qu'à faire des colonies pénitentiaires, et dans l'Afrique méridionale, qu'elle se poursuit sur la plus grande échelle, et avec le plus de succès. C'est sous ces climats tempérés, au Canada et en Australie surtout, que le travail libre de la race blanche a le mieux fructifié et produit des résultats bien plus féconds et plus durables que l'ancienne prospérité des Indes occidentales, qui avait pour instrument l'esclavage des noirs.

Nous ne croyons plus nécessaire, après les observations qui précèdent, de nous étendre sur les avantages multiples qui dérivent de la possession d'un si grand nombre de colonies aussi vastes, pour le commerce et la navigation britanniques. Nier ces avantages, est un paradoxe, qui se réfute de lui-même. Le génie politique et mercantile de l'Angleterre, si habile à former une chaîne de relations mutuelles et d'intérêts communs, qui rattache entre eux tous les membres épars de ce corps de domination sporadique, a su particulièrement animer de son principe fécond tous ceux dans lesquels l'élément anglo-saxon a pris le dessus, attirer le bénéfice des résultats de leur développement spontané vers son propre centre et débarrasser en temps opportun les colonies des entraves commerciales d'un régime suranné, ainsi que d'une partie des autres liens de sujétion devenus trop gênants pour elles. Dans l'Inde, il est vrai, où la population européenne ne forme qu'une fraction minime, et où le gouvernement despotique est lié aux coutumes et aux traditions du monde oriental, aux îles Ioniennes, dont la constitution n'était qu'un simulacre, et dans tous les établissements militaires, la couronne et ses lieutenants ont conservé l'exercice d'un pouvoir absolu et presque illimité en toutes choses. Mais, à l'égard de toutes les colonies proprement dites, de toutes celles, du moins, où existe le noyau d'une population blanche assez considérable, la métropole, mettant à profit la leçon de l'expérience faite avec ses anciennes provinces de l'Amérique au siècle dernier, s'est appliquée, dans la suite, à une politique de modération, de prévoyance et de concessions graduelles, dont le

dernier résultat a été généralement un régime très-libéral, plus libéral que celui des possessions coloniales des autres puissances. La tendance générale des colonies d'origine anglaise au développement des institutions libres et représentatives, est un fait digne d'être observé. En effet, partout où la race anglaise prend pied, son activité commerciale donne à tous les éléments producteurs une impulsion salutaire, qui triomphe des obstacles physiques du territoire et du climat aussi bien que de l'indolence des habitants, et, à mesure que le mélange de cette race infatigable avec ces derniers s'opère dans des proportions suffisantes, le gouvernement représentatif devient un besoin et arrive toujours à se constituer avec ordre et sur des bases fermes et durables. Or, le gouvernement britannique, depuis qu'il a compris que son intérêt n'est pas de contrarier, mais seulement de régler la marche de cet esprit, n'hésite plus à donner satisfaction, sous ce rapport, aux légitimes désirs de ses colonies. Sans rien sacrifier des droits du parlement et de la couronne, dont elles relèvent plus particulièrement, il s'est prêté, à leur égard, en tout ce qui concerne l'organisation de leur régime intérieur, à des combinaisons qui, dans les plus importantes de ces possessions, n'excluent même pas un gouvernement populaire à principes presque aussi larges que ceux de la grande démocratie américaine. Non-seulement les rapports légaux de dépendance des colonies anglaises avec la métropole, longtemps compliqués d'une foule de restrictions économiques et commerciales, se sont établis de nos jours, comme nous le verrons plus loin, au chapitre de la législation douanière, sur des bases plus simples, plus libérales et plus justes, mais on n'a dévié en rien du principe adopté par les whigs, pour la solution des différends survenus avec le Canada. En 1850, encore, lord John Russell reconnaissait hautement, dans un remarquable discours, prononcé le 8 février à la chambre des communes, et qui contient l'exposé de tout le système progressif auquel la pratique est depuis restée fidèle, que, les colons devant avoir la liberté de se gouverner eux-mêmes, la métropole doit se borner à prendre le soin et la défense de leurs intérêts extérieurs, vis-à-vis des pouvoirs étrangers, mais n'intervenir dans leurs affaires locales qu'autant qu'il y aurait nécessité absolue de le faire, pour le maintien de la paix intérieure, de l'intégrité du lien colonial ou de la sécurité

générale de l'empire. Ce programme se trouve aujourd'hui complétement réalisé, sous des formes diverses, avec deux chambres ou une seule (comme en Australie), dans toutes les colonies considérables. La plupart des Antilles, la Jamaïque surtout, qui possède une constitution, modelée sur celle de l'Angleterre, depuis le règne de Charles II; les deux parties du Canada, réunies sous l'égide d'un même parlement colonial, depuis 1838, après un mouvement auquel la population française de cette contrée peut revendiquer l'honneur d'avoir donné l'impulsion, et qui provoqua directement les grandes réformes opérées de nos jours dans le régime politique des colonies; l'Australie, où un élément de représentation élective et populaire fut introduit, dès 1843, dans le conseil législatif de la Nouvelle-Galles du Sud, la Nouvelle-Zélande, depuis l'époque de la fondation même de cette nouvelle colonie agricole, et un peu plus tard aussi le cap de Bonne-Espérance: toutes ces provinces coloniales, admises à jouir du même avantage, sont maintenant dotées d'institutions représentatives, qui fonctionnent librement et avec régularité. Les conseils, magistratures locales et corps municipaux à compétence plus étroite, établis dans les colonies qui sont restées dans une position plus dépendante, comme la Guyane, Balise, Sainte-Lucie, la Trinité et Maurice, marquent un acheminement dans les mêmes voies. Pour y rentrer, l'Angleterre n'avait, d'ailleurs, qu'à ressaisir le fil d'anciennes traditions, que les empiétements et les abus d'autorité du parlement métropolitain lui avaient fait perdre ensuite, avec cette prétention, d'un égoïsme étroit, d'imposer des taxes arbitraires et un joug industriel et commercial intolérable aux treize provinces qui y répondirent par la révolution d'Amérique; car, si nous remontons au règne de Charles Ier, c'est-à-dire à une époque où l'Angleterre elle-même n'avait pas encore conquis sa liberté, nous voyons qu'il fut reconnu dès lors que partout où des Anglais seraient envoyés, ou s'établiraient spontanément, ils auraient le droit de voter l'impôt et conserveraient l'usage des autres franchises dont ils jouissaient dans la mère-patrie. Ce principe, appliqué dès l'origine à une partie des Antilles, dut, à plus forte raison, l'être aussi au régime des premiers colons de l'Amérique du Nord, à celui de l'ancienne Virginie et de la Nouvelle-Angleterre. La couronne s'était le plus souvent bornée,

dans les restrictions qui limitaient les pouvoirs législatifs de ces provinces, à leur interdire, en termes généraux, tout acte contraire aux lois de la métropole, et, ce n'est que pour avoir abusé de la latitude de ces termes, et tenté de convertir sa suprématie en monopole, que la Grande-Bretagne a encouru la perte de cette partie la plus ancienne et la plus prospère de son empire colonial. Mais le principe du *self-government* est redevenu, de nos jours, une des bases du droit colonial anglais, et de nombreux précédents lui ont valu une interprétation toute libérale, déjà presque entièrement fixée dans la pratique. Seulement, la difficulté que pouvait présenter, aux Indes occidentales, la grande prépondérance numérique de l'élément noir, a fait écarter en partie ce dernier. Les nègres, bien qu'affranchis, y sont encore de fait presque tous exclus de la participation à l'exercice du pouvoir législatif, par le désavantage de leur infériorité intellectuelle, et parce que très-peu d'entre eux remplissent la condition du cens électoral. La population noire a été obligée de se contenter, jusqu'à présent, de la protection que ses intérêts y trouvent au sein des conseils législatifs ou chambres hautes, auxquelles cette mission tutélaire est plus spécialement confiée par la couronne, qui a dû, pour cette raison aussi, se réserver strictement la nomination de tous leurs membres.

Le secret de la merveilleuse prospérité et partant aussi de l'importance commerciale de la plupart des colonies anglaises, est dans la vitalité qu'elles doivent à l'esprit libéral des institutions qui les régissent. Le respect de la liberté individuelle, qui domine dans leur administration civile, y laisse aux colons la plus grande initiative. Plusieurs d'entre elles forment aujourd'hui, sous le protectorat de la métropole, de véritables républiques, et il est certain que, si cette forme de gouvernement a des avantages, c'est précisément dans la condition simple de ces jeunes sociétés, dont le travail libre et la plus parfaite égalité ont marqué les points de départ. Sous le bénéfice de cette espèce d'autonomie intérieure, les colonies anglaises, dans l'Amérique du Nord surtout, sont arrivées à se former une marine marchande, telle que n'en possèdent celles d'aucune autre nation, et à ne consulter que leur intérêt propre dans la fixation des droits de leurs tarifs de douane, dont le règlement est laissé à leur arbitre.

La mère-patrie ne s'en est pas plus mal trouvée, malgré la concurrence qui en est résultée, pour son commerce, sur ces marchés, où il régnait seul auparavant; car, cette latitude de régime, par ses conséquences si favorables au développement général de la richesse et du bien-être, dans ces contrées, réagit sur leur consommation et procure en définitive à la métropole plus de chances, pour l'accroissement de ses débouchés, que ne lui en eût laissé une opiniâtre persistance dans les vieux errements du système colonial.

CHAPITRE III.

PRODUCTION.

§ 1. De la production et de la consommation en général, au point de vue du commerce.

Dans tout État d'une certaine importance, comme territoire et comme population, le commerce extérieur ou la somme des échanges qui s'effectuent par ses frontières avec les autres pays, ne représente qu'une assez petite fraction de l'ensemble du commerce national; une part incomparablement plus grande de celui-ci revient au commerce intérieur, c'est-à-dire aux échanges qui s'opèrent au dedans des limites du territoire même, sur place, entre les villes et les campagnes, de marché à marché et de province à province. Pour se rendre un compte exact de l'importance ou de la puissance commerciale d'un pays, il faudrait pouvoir y saisir et embrasser cet ensemble du commerce national; mais on comprend l'impossibilité d'arriver, par des moyens directs, à l'évaluation générale d'un trafic aussi compliqué de sa nature et dont les ramifications infinies ne sont, ne peuvent être qu'en moindre partie soumises à un contrôle. Cela ne veut pas dire cependant qu'il n'existe aucune mesure de l'importance relative de ce trafic. Son développement, dans tout état de civilisation quelque peu avancé, suit de près la production qui l'alimente, d'une part, et n'est pas moins directement en rapport avec la consommation à laquelle il pourvoit, de l'autre. Une conséquence des progrès toujours croissants de la division du travail, dans les

sociétés sorties de l'enfance, c'est que les produits de toute nature, cessant d'être consommés sur les lieux par le producteur même, y échappent de moins en moins à la nécessité du déplacement, d'une transformation quelconque par l'industrie et de l'intervention du commerce, qui se charge de les distribuer partout, selon la demande. Le blé même, ayant besoin d'être réduit en farine, ne rentre le plus souvent dans l'approvisionnement du cultivateur qu'après avoir passé par la minoterie et déjà formé l'objet d'un premier trafic. En général, il n'est guère de denrées dont le producteur ne récolte ou ne prépare pour l'usage, des quantités qui excèdent ordinairement de beaucoup la mesure de ses besoins domestiques. D'un autre côté les progrès de la civilisation et du luxe, la multiplicité croissante des besoins et des industries qu'ils font naître ou développent, mais surtout l'activité prodigieuse imprimée par les découvertes des navigateurs à la colonisation et au commerce des mers, ont établi, dans le monde moderne, entre le commerce intérieur des États et le commerce international, une connexité si étroite et tellement indissoluble qu'il n'est pas facile de les scinder et de les isoler l'un de l'autre, dans l'analyse économique. Que de denrées exotiques, telles que le café et le sucre, le riz, le tabac et le thé, par exemple, que de matières premières, comme le coton, la soie, les principales teintures, etc., sont devenues pour nous des articles tout à fait indispensables, que l'on voit s'infiltrer dans les pores de la consommation par tous les canaux de l'approvisionnement alimentaire et industriel, jusque dans la plus humble sphère du débit local. Ainsi le commerce intérieur et le commerce extérieur se tiennent; toutes les transactions de ce dernier ou dérivent des opérations du premier, dont elles ne sont alors que les compléments, ou y aboutissent; l'un entraînant l'autre lui imprime toujours un développement proportionné à celui qu'il présente lui-même. Évaluer la production ou la consommation d'un pays, c'est donc en même temps déterminer la base et le résultat final de son commerce propre. Cette évaluation, toutefois, est du domaine de la statistique générale, dont nous n'avons pas la prétention de déployer ici le vaste cadre, au risque de nous égarer dans les brouillards que l'insuffisance de ses moyens d'investigation et de contrôle n'a pas encore permis de dissiper partout, et dont les effets

de mirage trompent souvent plus que le voile même. Bornons-nous donc à recueillir et à grouper dans quelques aperçus, sobre de commentaires, mais prêt à nommer au besoin nos garants, les principales données offertes sur la production par les sources, officielles ou autres, les plus dignes de confiance. Pour les chiffres de la consommation, nous renvoyons aux livres suivants, qui traiteront du commerce extérieur. La consommation y ressortira naturellement de la comparaison des résultats de celui-ci, concernant chaque article en particulier, avec ceux de la production indigène. Dans la désignation des produits, nous entendons surtout mettre en relief les plus importants au point de vue de la circulation et du commerce. En présence de données fondées sur des estimations approximatives, comme elles le sont pour la plupart, nous nous arrêterons de préférence aux moins conjecturales ou aux mieux contrôlables, par la simplicité des bases du calcul dont elles procèdent. Ajoutons que, pour marcher sûrement, c'est aux quantités qu'il convient ici de s'attacher plus qu'aux valeurs; car celles-ci, ne cessant de varier selon les temps, les lieux, les circonstances et les besoins, qui décident du changement continuel des rapports de l'offre avec la demande, n'ont qu'un intérêt local, passager et relatif; séparées des quantités, elles ne peuvent fournir que des termes de comparaison très-vagues et très-imparfaits, surtout lorsqu'il s'agit, comme il le faudra souvent pour l'objet de ce travail, d'aligner et de résumer des séries de chiffres et de faits diversement échelonnés dans l'espace d'une longue période.

§ 2. Économie rurale. — Cultures, élèves et produits.

Le principal élément de la richesse nationale, dans un grand pays surtout, c'est la production agricole. Base de l'alimentation du peuple et de toutes les consommations de première nécessité, elle va croissant, par la valeur relative et absolue qu'elle acquiert, avec les progrès de l'industrie même et en raison de ces progrès.

Quoique la France se qualifie comme une contrée plus essentiellement agricole que la Grande-Bretagne, l'économie rurale a été bien plus activement stimulée dans cette île, par le besoin de nourrir

une population beaucoup plus dense et tellement accrue que le sol, malgré le puissant secours de la science et tous les efforts de l'industrie humaine, n'y suffit décidément plus à la subsistance de ses nombreux habitants.[1]

Il est certain que l'agriculture anglaise l'emporte encore aujourd'hui de beaucoup sur la nôtre, par la puissance de ses moyens de production, l'intensité de l'exploitation et l'abondance relative des récoltes; mais, sous le rapport de la variété des produits, de leurs qualités de terroir et de l'attrait particulier qu'ils offrent, au palais notamment, la France, de son côté, peut se prévaloir de l'avantage d'une supériorité naturelle incontestable. Ses vins du Bordelais, de la Bourgogne, du Rhône et d'autres parties du Midi, ses vins composés de la fabrication de Cette, ses eaux-de-vie de Cognac, ses fruits et ses huiles de Provence, ses excellents fromages de Brie et de Roquefort, sont connus et estimés des gourmets du monde entier, et nul autre pays n'est en mesure de fournir aussi largement au luxe de la table, par ses crûs exquis et ses comestibles fins, comme à celui du vêtement, par la plus précieuse des matières premières, la soie, que la nature refuse au climat des îles Britanniques. Cependant, bien que la France possède d'admirables cultures, dans certaines parties du centre, dans le département du Nord et en Alsace, ainsi que de magnifiques herbages en Normandie, les traditions routinières y prédominent encore beaucoup trop dans les campagnes. Aussi l'ensemble de ses progrès agricoles et de leurs résultats partiels ou

1. La mise en consommation des céréales importées de l'étranger dans le Royaume-Uni s'est élevée, pendant les trois dernières années, aux chiffres suivants :

		1860.	1861.	1862.
		—	—	—
Froment	quarters	5,906,181	6,966,845	9,542,363
Orge	—	2,122,021	1,405,981	1,863,683
Avoine	—	2,308,284	1,875,574	1,623,449
Maïs	—	1,855,660	3,106,596	2,751,267
Pois	—	317,531	402,932	230,133
Haricots secs.	—	440,865	564,478	479,229
Farine de froment	quintaux	5,139,253	6,234,278	7,314,319
— maïs.	—	7,625	9,618	9,173

C'est, pour le froment seul, en 1862, farines comprises, plus de 32 ½ millions d'hectolitres, ou les deux cinquièmes environ de la consommation totale des îles Britanniques.

locaux, ne peut-il jusqu'à présent soutenir la comparaison avec l'état généralement si avancé de l'agriculture anglaise, qui, en empruntant à la science le secret de ses procédés et de ses moyens chimiques, à l'art mécanique ses instruments perfectionnés, a pris elle-même tout le caractère d'une industrie savante, aussi ingénieuse dans la production qu'économe de bras, comme nous le verrons bientôt.

Mais occupons-nous de déterminer préalablement les rapports de superficie des terres cultivées, dans les deux pays, en commençant par la France, dont le domaine agricole est naturellement le plus vaste, en raison de la supériorité même de l'étendue générale de la contrée.

RÉPARTITION AGRICOLE DU TERRITOIRE DES 86 DÉPARTEMENTS ANCIENS DE LA FRANCE.

(*D'après la Statistique agricole de 1852.*)

	Hectares.		Hectares.
Terres labourables	26,204,225	dont en céréales	15,364,367 [1]
	»	— en cultures diverses	2,571,351 [2]
	»	— en prairies artificielles	2,563,490
	»	— en jachère	5,705,017
Prairies naturelles	5,057,232		»
Vignes	2,191,162 [3]		»
Cultures arborescentes	999,078 [4]		»
Pâturages et landes	6,579,983		»
Forêts, eaux, chemins, terrains bâtis et terres incultes	11,996,496		»
Étendue totale	53,028,176 [5]		»

1. Dont 6,985,000 hectares en froment, 573,000 en méteil (mélange de froment et de seigle), 2,193,000 en seigle, 1,041,000 en orge, 3,263,000 en avoine, 709,000 en sarrasin et 602,000 en maïs.

2. Dont 457,000 hectares en pommes de terre, 125,000 en chanvre, 80,000 en lin, 8,865 en houblon, etc.

3. La viticulture n'a pas gagné beaucoup de terrain depuis. En 1861, on estimait la contenance totale des vignobles à 2,219,693 hectares; en 1788 cependant, elle n'était encore que de 1,567,700 hectares.

4. Dont 578,000 en châtaigneraies, 209,000 en vergers, 94,000 en olivaies, 47,000 en mûriers, le reste en noyers et autres arbres fruitiers.

5. D'après le cadastre terminé en 1847 pour tous les départements, la Corse exceptée, où il est encore en cours d'exécution, mais qui ne s'en trouve pas moins comprise, pour un chiffre approximatif de 875,000 hectares, dans le total ci-dessus.

Pour la Savoie et Nice, on manque encore de renseignements précis.

A ces chiffres officiels, empruntés à la *Statistique générale de France*, dont quatre volumes traitent de l'agriculture française en 1839, et deux de l'état de celle-ci en 1852, nous n'avons à opposer, pour le Royaume-Uni, que des renseignements assez vagues. Cela tient au manque absolu d'une statistique officielle de l'économie rurale en Angleterre, où le gouvernement ne s'est pas trouvé jusqu'à présent en mesure d'aborder avec succès une tâche hérissée de si grandes difficultés. Une enquête tentée en 1854, dans le but de remplir cette lacune, échoua presque entièrement devant l'obstination des fermiers à dissimuler aux propriétaires la valeur réelle de leurs exploitations rurales. En Écosse, la Société royale d'agriculture, s'étant appliquée à continuer l'œuvre méritoire de la publication des *Statistical accounts of Scotland,* entreprise, il y a un demi-siècle, par sir John Sinclair, avec l'aide du clergé paroissial[1], réussit mieux dans ses louables efforts pour établir une statistique agricole permanente; mais, depuis 1857, elle se trouve également arrêtée dans la poursuite de ce projet, par la résistance des particuliers, tout aussi peu disposés que les fermiers d'Angleterre et beaucoup de nos cultivateurs français à rendre compte de ce qu'ils regardent comme leurs affaires privées, et aigris d'ailleurs par les vexations inquisitoriales de l'*income tax*. L'Irlande est aujourd'hui le seul des trois royaumes dans lequel on n'ait pas cessé de s'occuper régulièrement d'un travail analogue. Il s'y exécute d'une manière assez satisfaisante, par les soins de la constablerie (gendarmerie), qui a paru le mieux en position de s'en charger pour cette île, dont le malheureux état social nécessite constamment l'intervention de la police dans les rapports agraires.

La seule base que l'on ait pour juger de la répartition du domaine agricole des îles Britanniques, est un état déjà fort ancien, dressé par un ingénieur civil, M. Couling. Ses données, qui remontent à 1827, et que feu Porter, dans son excellent tableau des progrès économiques de la Grande-Bretagne (*Progress of the nation*), a prises pour fondement de ses propres calculs, se résument dans les chiffres suivants :

	SUPERFICIE EN ACRES				
	DES TERRES CULTIVÉES.		DES TERRES INCULTES.		
	Arables.	Prés et pâturages.	Cultivables.	Incultivables.	TOTAUX.
Angleterre	10,252,800	15,379,200	3,454,000	3,256,400	32,342,400
Pays de Galles	890,570	2,226,430	530,000	1,105,000	4,752,000
Écosse	2,493,950	2,771,050	5,950,000	8,523,930	19,738,930
Irlande	5,389,040	6,736,240	4,900,000	2,416,664	19,441,944
Iles anglo-normandes et île de Man	109,630	274,060	166,000	569,469	1,119,159
Royaume-Uni	19,135,990	27,386,980	15,000,000	15,871,463	77,394,433
Soit hectares	7,750,000	11,092,000	6,075,000	6,428,000	31,345,000

Dans le dernier total, les terres cultivées de toute nature qui, au commencement du siècle, n'occupaient encore qu'un espace d'environ 43 millions d'acres, figurent ensemble pour une étendue de 46,522,970 acres ou 18,842,000 hectares. Mais, depuis 1827, ces rapports de superficie ont naturellement beaucoup changé, par suite de l'extension des cultures. Il résulte, en effet, des calculs de Porter, que la permission d'enclore, sous l'empire de la législation spéciale qui régit cette matière, dans le Royaume-Uni, après avoir été donnée, antérieurement déjà, pour une étendue de 3,220,800 acres, de 1760 à 1800, et pour 3,411,120 acres, durant les vingt-sept années suivantes, a fait passer en outre dans le domaine des terres cultivées, de 1827 à fin 1849, 718,657 acres de nouvelles terres, aussi presque généralement incultes. De plus, les documents officiels nous apprennent que dans l'Angleterre seule, y compris le pays de Galles, cette autorisation a été obtenue, sous le régime du dernier *enclosure act*, passé dans la session parlementaire de la huitième à la neuvième année du règne actuel, et consigné au chapitre 118 des statuts de ladite session, c'est-à-dire depuis 1845 jusqu'à 1859 inclusivement, pour 330,979 acres, dont 33,506 ont été mises en culture en 1857, 33,490 en 1858, et 70,531 en 1859, année à laquelle s'arrêtent nos renseignements.

Aussi M. le baron Ch. Dupin, dans son introduction au recueil général des *Travaux de la Commission française sur l'Exposition universelle de* 1851[1], formulait-il ainsi, en termes proportionnels

1. *Forces productives des nations concurrentes*, depuis 1800 jusqu'à 1851, t. I, 1re partie, p. 6.

plus rapprochés de la vérité, la répartition du domaine agricole des trois royaumes, dans les derniers temps.

	Terres arables et jardins.	Prés et pâturages.	Terres autrement exploitées ou incultes.
	—	—	—
Angleterre et pays de Galles .	29.96	47.51	22.53 p. 100
Écosse.	12.72	14.15	73.13 »
Irlande	28.33	43.23	28.44 »
Royaume-Uni	25.13	37.88	36.99 »

D'après ces données, les terres incultes de toute nature formeraient encore un peu moins du quart en Angleterre, près des trois quarts en Écosse, et plus du quart en Irlande, soit, en moyenne générale, un peu plus du tiers de la superficie totale des trois royaumes. Mais, dans ces terres mêmes, celles qui sont susceptibles de culture, telles que forêts, landes, bruyères, et que l'on ne saurait considérer comme absolument improductives, l'état de 1827 en évaluant le produit annuel à 5 millions de livres sterling, figureraient encore pour près de la moitié en Angleterre et pour près des deux cinquièmes en Écosse.[1]

En basant notre calcul sur l'état de la page 134, pour la France, et sur les proportions indiquées ci-dessus, pour le Royaume-Uni, nous arrivons aux résultats suivants, qui permettent d'établir les rapports généraux de la division du territoire des deux pays, au point de vue agricole:

	FRANCE. Chiffres officiels de 1852.	ROYAUME-UNI. Chiffres approximatifs.
	—	—
	Hectares.	Hectares.
Terres arables, jardins et vignes . . .	26,831,000	8,000,000
Prés et pâturages	7,621,000	12,000,000
Terres incultes et forêts	18,576,000	11,640,000
Superficie totale	53,028,000	31,640,000

Sauf l'accroissement qui résulte de l'acquisition de la Savoie et de Nice, pour le domaine agricole de la France actuelle.

1. La statistique d'Écosse y porte l'étendue des terres cultivées, en 1857, à 5,859,117 acres. Celle d'Irlande établit ainsi la répartition du territoire de cette île, en 1859:

	Acres.
	—
Terres arables.	5,862,605
Prés et pâturages	9,490,922
En jachère	38,725
Bois et plantations d'arbres	318,874
Marais et terres vagues	4.563,728

En général, les terres arables y ont pour le moins le triple de l'étendue qu'elles offrent dans le Royaume-Uni, tandis que, dans celui-ci, les pâturages occupent un bien plus grand espace et l'emportent de beaucoup sur les autres terres cultivées, non-seulement en Angleterre, mais aussi dans les deux autres royaumes, le rapport moyen de ces terres avec les prairies, qui n'est chez nous que d'un hectare en herbages pour trois hectares et demi affectés à d'autres cultures, étant dans les îles Britanniques de trois hectares de pré pour deux seulement de terres arables. Dans les pâturages anglais, se trouvent aussi comprises, il est vrai, les prairies d'assolement, qui ne sont que temporairement affectées à la culture herbagère et fourragère, dans la rotation quadriennale ou quinquennale des méthodes dites de Norfolk et de Northumberland, presque généralement usitées dans la Grande-Bretagne.

En revanche, la France a conservé près de neuf millions d'hectares de forêts, occupant plus du sixième de son territoire, tandis que, dans le Royaume-Uni, les forêts presque entièrement défrichées, notamment dans l'Angleterre proprement dite, si riche pourtant en beaux arbres et en parcs magnifiquement entretenus, ne couvrent plus le vingtième, ni peut-être même le trentième de la superficie totale du pays.

Si le domaine agricole de la France est beaucoup plus étendu que celui des îles Britanniques, la prépondérance numérique de notre population agricole, fait déjà mentionné au chapitre II, § 5, marque une différence très-importante entre notre économie nationale et celle du Royaume-Uni. Un recensement direct de cette population, en France, a donné pour 1851 un chiffre de 20,352,000 âmes, soit une proportion de près de 57 pour 100, relativement à la population totale. Dans celle de la Grande-Bretagne, au contraire, la classe agricole ne figurait plus, la même année, que pour environ 26 pour 100, tandis que les classes industrielles et marchandes y formaient déjà une majorité de près du double. En ne considérant que les mâles adultes, on comptait, en effet, d'après les relevés officiels de 1851 :

	Dans la Grande-Bretagne.	En Irlande.
	—	—
Agriculteurs employant des ouvriers	187,075	95,339
Cultivateurs exploitant seuls	168,815	564,274
Ouvriers agricoles.	887,167	567,441
Totaux	1,243,057	1,227,054

Ainsi, le nombre des travailleurs engagés dans l'agriculture n'était alors, dans la Grande-Bretagne même, guère plus élevé que dans la malheureuse Irlande, ce qui peut frapper de prime abord, lorsqu'on ne songe qu'à la grande infériorité de l'Irlande, sous le double rapport de l'étendue territoriale et de la population, mais s'explique tout naturellement par la misérable condition de cette île, encore si arriérée et presque entièrement dépourvue d'industrie. Quoi qu'il en soit, malgré la choquante anomalie du profond contraste qui existe entre les deux parties constitutives du Royaume-Uni, les cultivateurs avec leurs familles ne forment certainement pas, dans l'ensemble de celui-ci, plus du tiers de la population totale, tandis qu'en France près des trois cinquièmes des habitants vivent exclusivement de l'agriculture et un quart à peine de l'industrie proprement dite. Cependant la terre, avec beaucoup moins de bras, rend, toutes proportions gardées, beaucoup plus dans l'économie rurale de la Grande-Bretagne, où le résultat de l'activité mieux dirigée de chaque producteur individuellement a pu être, non sans raison, évalué, en moyenne, au triple de ce qu'il est chez nous.

En effet, bien que, d'une part, les rapports de l'étendue et de la qualité même des terres soient plus favorables à l'agriculture française et lui laissent plus de marge, pour l'avenir de son développement, c'est, de l'autre, un fait bien reconnu que cette agriculture, en général du moins, et quant à présent, n'est pas plus à la hauteur des progrès réalisés par la Grande-Bretagne, au moyen de son admirable système d'économie rurale, que les deux pays ne se ressemblent en ce qui touche la constitution de la propriété foncière et les conditions ou le mode de partage et d'exploitation du sol. La France, où l'égalité dans le partage des successions entraîne un morcellement continuel, est un pays de moyenne et de petite propriété, en partie fractionnée jusqu'à l'extrême, par conséquent aussi de petite culture; la Grande-Bretagne, avec le privilége d'hérédité qui s'y at-

tache encore au droit d'aînesse, est le pays de la grande propriété, de la grande culture surtout. Mais laissons parler les chiffres, qui feront mieux saisir la différence. Or, voici quelle a été, en France, l'augmentation progressive du nombre des cotes foncières, portant chacune, ce qu'il ne faut pas perdre de vue, tantôt sur une propriété distincte, tantôt sur l'ensemble des propriétés foncières du même contribuable dans une commune:

Années.	Cotes.	Maisons imposées.
1826	10,296,693	6,484,176
1842	11,511,846	7,143,968
1851	12,393,366	7,519,310
1859	13,206,711	8,007,784

Ainsi, de 1826 à 1859, le nombre des maisons seules aurait augmenté de 1,523,608 ou de 23 p. 100, pendant que celui des cotes foncières, tant urbaines que rurales, s'est accru de 2,910,018 ou de 28 p. 100; mais, comme l'a fait observer M. Legoyt, auquel nous sommes redevable de ce premier élément de comparaison, il s'agit ici des maisons imposées seulement, non pas de toutes les maisons. En effet, outre que certaines constructions, dans les grandes villes, sont exemptées de l'impôt pendant quelques années, dans un but d'encouragement, et qu'en principe, toute maison récemment bâtie ne paie l'impôt que trois ans après son achèvement, nombre de bâtiments, dans les campagnes surtout, sont assis sur des terrains appartenant au même propriétaire et, partant, ne donnent pas lieu à l'établissement d'une cote distincte. Il ne suffit donc pas de retrancher le nombre des maisons ci-dessus indiqué de celui des cotes foncières, pour déterminer exactement le nombre des cotes rurales en particulier; mais les renseignements qui précèdent n'en sont pas moins très-significatifs pour le degré du morcellement en France. Ajoutons qu'en 1851, le cadastre y distinguait plus de 126 millions de parcelles et que, la même année, on n'y comptait pas moins de 7,846,000 propriétaires fonciers, avec les propriétaires des maisons urbaines et rurales, il est vrai; encore, sur ce nombre, qui indique un propriétaire par cinq habitants, trois millions, indigents pour la plupart, étaient exemptés de contribution personnelle à ce titre. A côté des propriétaires n'exploitant pas eux-mêmes, il reste à mentionner, en outre, d'après un relevé fait par la Société impériale d'agriculture,

environ 400,000 fermiers et métayers et 992,000 domestiques de ferme et journaliers.

Les rapports sont tout autres dans la Grande-Bretagne, où Macculloch ne compte, pour toute l'Angleterre, qu'environ 200,000 propriétaires de biens ruraux, chiffre auquel il n'y aurait lieu d'en ajouter que 7,800 pour l'Écosse, dont la statistique agricole y mentionnait, en 1857, 43,432 tenanciers (*occupants*) du sol. D'après M. Disraeli, enfin, le nombre total des propriétaires, dans les trois royaumes, ne dépasserait pas 250,000.

A vrai dire, cependant, comme l'a très-bien fait remarquer M. L. de Lavergne, dans son classique *Essai sur l'économie rurale de l'Angleterre, de l'Écosse et de l'Irlande,* la moyenne propriété est prédominante dans les îles Britanniques non moins qu'en France même; mais, toute la partie du sol qui ne lui est pas attribuée, et qui se résout chez nous en propriétés minimes, forme, dans le Royaume-Uni, où les petits propriétaires, loin d'être la règle, ne se présentent que comme une rare exception, le vaste et magnifique lot, beaucoup mieux exploité, de la grande aristocratie territoriale. Les exploitations de ferme aussi sont, en général, dans la Grande-Bretagne, non pas précisément aussi vastes qu'on l'a cru longtemps, mais plus étendues, mieux arrondies et pourvues de plus de capital, ainsi que d'un plus large inventaire de bétail. Le *gentleman farmer* n'existe que dans cette contrée. Un relevé publié par les commissaires du dénombrement de 1851, y portait le total des fermes, en nombre rond, à 286,000, dont environ 225,000 pour l'Angleterre (avec le pays de Galles), le reste pour l'Écosse et les îles adjacentes. Or, les fermes au-dessous de 100 acres (40 ½ hectares) y figurent au nombre de plus de 190,000, celles de 1,000 acres (405 hectares) et au-dessus n'y comptent pas pour plus de 1,132. L'Irlande seule, avec sa population indolente, abandonnée à elle-même, par l'absentisme des grands propriétaires, dénuée de tout et souvent décimée par la famine, a profondément subi les atteintes du fléau de la culture parcellaire. Mais, dans cette île aussi, le mode de culture a éprouvé de notables changements, par suite de l'exode et de la grande liquidation de la propriété foncière opérée depuis 1848, en vertu de l'acte sur les propriétés obérées (*encumbered estates*), liquidation qui tend

de plus en plus à y faire passer l'exploitation du sol entre les mains des capitalistes anglais et écossais. Cependant, la statistique agricole de 1859 y mentionne encore, pour une étendue totale de 20,274,854 acres en propriétés privées, près de 600,000 exploitations de ferme, nombre plus que double de celui de la Grande-Bretagne.[1]

L'agriculture, depuis longtemps florissante en Angleterre, avait commencé par y prendre, dans la marche de son développement rationnel, les devants sur le commerce et sur l'industrie, pour profiter ensuite de leurs progrès dans une mesure d'autant plus large. C'est par une application constante à se maintenir toujours au niveau des autres branches de l'économie nationale, qu'elle est devenue et restée la première de l'Europe, où l'agriculture belge, qui lui avait anciennement servi de modèle, peut seule, jusqu'à un certain point, soutenir la comparaison avec elle. Nous avons déjà indiqué la seconde moitié du dix-huitième siècle comme l'époque durant laquelle l'Angleterre travailla le plus activement à l'amélioration de son système de culture, parvint à généraliser l'usage de la méthode des assolements et fit des merveilles dans l'industrie chevaline, ainsi que dans l'éducation de toutes les espèces de bétail, en créant les plus puissants chevaux de travail et des coursiers rapides comme le vent, les bestiaux et les porcs les plus propres à donner un grand poids de viande, et des races ovines perfectionnées, pour les laines longues, propres à l'Angleterre, comme pour les laines courtes et fines, destinées à remplacer celles que fournissait auparavant l'Espagne. Grâce à l'humidité du climat, qui permit d'étendre et de multiplier partout les prairies naturelles et artificielles, les Anglais étaient arrivés de bonne heure à produire et à consommer plus de viande que tout autre peuple.

Au dix-neuvième siècle, cette agriculture, déjà si avancée, fit de nouveaux progrès non moins remarquables, auxquels poussait d'ailleurs la nécessité de suffire aux énormes besoins d'une population

1. Dans le chiffre de l'Irlande, qui présente une légère augmentation comparativement à 1857, les parcelles n'excédant pas 1 acre comptent pour 37,506, celles de plus de 1 acre jusqu'à 5 acres, pour 82,647, les fermes de plus de 5 jusqu'à 50, pour 392,985, celles de plus de 50 jusqu'à 100, pour 53,678, etc.; les plus grandes fermes enfin, de la contenance de plus de 500 acres, pour 1,585.

toujours croissante. L'application d'instruments perfectionnés et d'ingénieuses machines aux travaux des champs, un large emploi de la chaux, du guano et d'autres engrais exotiques, des tourteaux de graines oléagineuses, des os de bétail, des chiffons, etc., pour amender les terres, et enfin le drainage, tels furent ces nouveaux progrès, dont l'efficacité ne tarda pas à être éprouvée sur une grande échelle, et à se manifester avec éclat dans la pratique agricole. Il en est résulté, suivant l'assurance de Porter, qu'un même lot de 10,000 acres de terres cultivées, qui, en 1801, aurait seulement produit de quoi nourrir 3,810 hommes, a pu, grâce à l'amélioration opérée dans la qualité comme dans la culture du sol, en moins d'un demi-siècle, fournir depuis à la nourriture de 5,997 hommes. Ajoutons, d'après M. de Lavergne, pour caractériser aussi la nature des progrès les plus récents, que, dès 1857, le douzième environ des terres était drainé en Angleterre, alors qu'en France le drainage ne s'était pas encore étendu sur plus d'un millième du territoire.[1]

L'intérêt de la Grande-Bretagne à tirer, le plus largement possible, de son propre fonds tout ce qui est nécessaire à la subsistance des masses, imprime d'ailleurs à l'ensemble de son économie rurale une direction dont l'effet a été de la restreindre à un petit nombre de grandes cultures, poussées au maximum de leur rendement, plutôt que d'y introduire la variété. Comprenant à merveille que, par le fumier qui résulte de l'accroissement de la production animale, la production du blé gagne en intensité ce qu'elle perd en étendue, on n'a pas cru devoir laisser, dans le Royaume-Uni, plus d'un cinquième du sol affecté à la culture des céréales, et l'on a continué

1. D'après un relevé dont nous devons la communication à l'obligeance de M. Porlié, la surface totale des terres drainées en France, jusqu'au 31 décembre 1859, s'élevait à 75,670 hectares sur 53 millions. Ce sont, après la Flandre française, les départements voisins de la capitale, qui ont entrepris le plus d'améliorations de ce genre. L'introduction des machines à vapeur locomobiles, dans nos campagnes, a fait des progrès plus rapides. Tandis qu'en 1852 il n'y avait encore que 81 exploitations faisant usage de 91 machines à battre le grain, d'une force totale de 364 chevaux de vapeur, le nombre de ces batteuses, adoptées par 899 exploitations rurales, s'élevait, dès 1859, à 937, d'une puissance collective de 4,011 chevaux.

à s'occuper avec d'autant plus d'ardeur de l'élève du bétail, en Angleterre comme en Écosse, où d'immenses domaines ont été mis exclusivement en pâturage. Dans le choix des cultures proprement dites, on s'est appliqué de préférence à une large production du froment, de l'orge, qui sert à faire le malt, principal ingrédient de la bière, de l'avoine, de la pomme de terre, du turneps et des plantes fourragères. Il reste à mentionner, en seconde ligne, le houblon, les graines oléagineuses et le lin. Afin de pouvoir disposer de toutes les bonnes terres pour ces cultures et surtout pour les prairies artificielles, l'agronomie de nos voisins a renoncé complétement à faire entrer dans son système de rotations aucune plante exotique, telle que le tabac, dont le pays s'approvisionne uniquement par le commerce extérieur. Même dans l'élève des moutons, elle n'accorde plus la même faveur qu'autrefois à la production de la laine, principale source de la richesse de l'Angleterre dans les siècles passés, mais à laquelle les colonies peuvent aujourd'hui suppléer, ce qui permet de la subordonner davantage à l'intérêt de la boucherie, dont le rôle est si important dans le régime alimentaire du peuple des villes et des campagnes en Angleterre.[1]

La consommation totale de la France en viandes, suivant une estimation pour l'année 1858, n'atteignait pas 834 millions de kilogrammes. La moitié des bœufs qui y sont abattus se consomme à Paris. La consommation annuelle de cette ville en viandes ressort à 73 ½ kilogrammes par tête, et l'on y évaluait le prix moyen de la viande, en 1860, à 1 fr. 39 c. par kilogramme. Ainsi, bien que l'usage de la viande commence à faire aussi de notables progrès dans nos campagnes, les villes et la capitale entre toutes, comme on vient

---

1. Il a été amené au marché de Londres, en 1860, d'après un relevé officiel, 295,018 têtes de gros bétail, 27,809 veaux, 1,570,090 moutons, 26,840 porcs (au lieu de 29,310 en 1859 et de 31,465 en 1858) et 11,579 chevaux. Ajoutons que M. de Lavergne estime le produit moyen d'un mouton d'outre-Manche, en viande nette, à 36 kilogrammes, celui d'un bœuf ou d'une vache à 250 kilogrammes.

A Paris, d'après le contrôle de l'octroi, la consommation totale en viandes de bœuf, vache, veau, mouton et porc s'élevait, la même année, à un poids total de 124,597,000 kilogrammes, et, en 1861, à 125,895,000, sans compter le gibier et la volaille, la marée et le poisson d'eau douce.

de le voir, se font remarquer, chez nous, par leur consommation relativement beaucoup plus forte.

Les données suivantes peuvent servir de bases, pour l'évaluation approximative et la comparaison de la richesse de la France et du Royaume-Uni, en bétail et autres animaux procédant de l'agriculture.

Voici d'abord les ressources de la France :

		Existences en 1852 (chiffres officiels).	Aujourd'hui probablement.
		—	—
Chevaux		2,766,000	3,000,000 têtes.
Anes		380,000	400,000 —
Mules et mulets		316,000	330,000 —
Race bovine	Bêtes à cornes	10,094,000[1]	»
	Veaux nés dans l'année	4,104,000	»
Race ovine	Moutons et agneaux	33,282,000[2]	35,000,000 —
	Chèvres et chevreaux	1,338,000	1,400,000 —
Race porcine	Porcs au-dessus d'un an	1,387,000	»
	Cochons de lait et marcassins	3,859,000	»

A défaut de statistique officielle pour l'Angleterre, il n'est possible d'y évaluer que conjecturalement l'effectif des chevaux et du bétail, d'après les données des ouvrages les plus récents qui traitent de cette matière, parmi lesquels il faut citer, en première ligne, les *Lettres sur l'agriculture anglaise en* 1851, de M. Caird.

On peut conclure de ces renseignements, qu'ensemble les îles Britanniques doivent posséder environ 2,300,000 chevaux; plus de $14^1/_2$ millions d'animaux de l'espèce bovine, dont 9,715,000 en Angleterre, comprenant 4,850,000 bœufs et taureaux, 2,065,000 vaches et 2,800,000 veaux; de 35 à 40 millions de moutons, sur lesquels l'Angleterre peut en revendiquer de 26 à 30; plus de $6^1/_2$ millions de porcs, enfin, s'il est parfaitement vrai, comme l'affirme M. de Lavergne, que l'Angleterre seule en nourrit autant que

1. A savoir 289,000 taureaux, 1,861,000 bœufs, 5,782,000 vaches et 2,162,000 élèves. En attendant les résultats de la nouvelle enquête statistique sur l'agriculture, nous avons dû nous en tenir à ces chiffres, aujourd'hui certainement trop faibles.

2. La Statistique officielle n'y comprend les bêtes à laine perfectionnées que pour 6,810,000. Mais, une estimation fournie par l'enquête relative au traité de commerce avec l'Angleterre, en 1860, s'arrête à un total de 32 millions de moutons, et y compte de 25 à 26 millions de mérinos ou métis pour seulement environ 7 millions de bêtes communes.

la France entière. La renommée des jambons du Yorkshire, on le sait, s'étend au loin. Quant aux ânes et aux chèvres, ce triste accompagnement de la culture parcellaire est, dans le Royaume-Uni, d'une rareté qui nous dispense de nous y arrêter ici.

Pour l'Écosse et l'Irlande, sur lesquelles on a des données particulières plus précises, l'effectif de bétail accusé par la statistique agricole des deux pays, se résume dans les chiffres suivants, déjà compris d'ailleurs dans les évaluations générales qui précèdent :

	ÉCOSSE. Chiffres de 1857.	IRLANDE. Chiffres de 1859.
Chevaux	185,409 têtes.	629,075 têtes.
Gros bétail	974,437 —	3,815,598 —
Moutons	5,683,168[1] —	3,592,804 —
Porcs	146,354 —	1,265,751 —

Le nombre des porcs, en Irlande, ayant été de 1,409,883 en 1858, présente une diminution. Il en est de même, en Écosse, pour la race ovine, comparativement au chiffre de 5,816,560 têtes du relevé de 1856. L'effectif du gros bétail aussi paraît être resté stationnaire dans cette contrée, tandis qu'en Irlande il a fait des progrès notables, en même temps que l'industrie chevaline.

On ne saurait, toutefois, apprécier uniquement d'après le nombre, la richesse de la production animale du Royaume-Uni; il faut aussi considérer la différence de poids et de valeur. Or, il est de notoriété que l'état des chevaux y comprend, en Angleterre surtout, beaucoup plus d'animaux de prix que nos races françaises. Il est reconnu aussi que les bestiaux, les moutons et les porcs de la Grande-Bretagne, généralement améliorés de longue main et remarquables par leur grosseur, donnent, en viande et en lait, beaucoup plus et peut-être deux fois autant que nos espèces correspondantes, améliorées à un plus faible degré et dans de bien moindres proportions numériques. La quantité de beurre et de fromage qui se prépare dans les îles Britanniques est énorme. Le comté de Chester fournit à lui seul, annuellement, pour 1 million sterling ou 25 millions de francs de ses fromages renommés. Les produits si fins de nos laiteries, les fromages de Brie, de Roquefort, de Neufchâtel, etc., sont loin d'at-

1. Dont 2,632,000 pour l'élève, 1,182,000 pour l'abatage et 1,869,000 agneaux.

teindre à des chiffres aussi élevés. En compensation, la France tire de ses basses-cours un riche produit, qui manque à l'Angleterre, dont le climat humide est peu favorable à l'éducation des volailles. Aussi n'estime-t-on qu'à 25 millions de francs, tout au plus, la valeur annuellement créée par cette branche dans ce dernier pays, tandis qu'en France elle s'élève à une centaine de millions pour les œufs seulement, et à une somme peut-être égale pour la volaille même et les plumes.

Il nous reste, pour compléter cet aperçu, à déterminer l'importance de la production annuelle des principaux objets de culture de la France et du Royaume-Uni. En ce qui concerne la France d'abord, la statistique officielle contient, sur les récoltes de l'année 1852, une suite d'évaluations, dont nous allons faire suivre ici le résumé. Comme les quantités qu'elles expriment diffèrent, assez généralement, peu du produit d'une année ordinaire, nous n'accompagnerons d'une indication spéciale de celui-ci ou des résultats constatés pour d'autres années, plus récentes, que les récoltes dont il importera de faire ressortir soit le caractère anormal ou exceptionnel en 1852, soit le notable accroissement ultérieur.

Voici le relevé de ces quantités, en chiffres arrondis :

PRODUCTION AGRICOLE DES 86 DÉPARTEMENTS.

	QUANTITÉ TOTALE PRODUITE		
	en 1852.	en diverses années.	
Céréales.	Millions d'hectolitres.	Millions d'hectolitres.	
Froment	95	110[1]	en 1857.
Méteil	8	9	en moyenne.
Seigle	25	29	en 1857.
Orge	17	21	»
Avoine	62	69	»
Sarrasin	10½	8½	en moyenne.
Maïs	8½	10	en 1857.
Légumes secs	6	5	en moyenne.
Totaux	232	261½	
Pommes de terre	58	86[2]	en moyenne.
Châtaignes	»	8	en 1857.

1. Récoltés sur 6,640,000 hectares. — On estime aujourd'hui le rendement moyen du froment à 13 hectolitres par hectare, semence déduite.

2. 101½ millions d'hectolitres en 1857, année d'abondance exceptionnelle.

	QUANTITÉ TOTALE PRODUITE		
	en 1852.	en diverses années.	
	Millions de quintaux métriques.		
Carottes, choux et navets	46 1/2	»	»
Betteraves	32	»	»
	Hectolitres.	Hectolitres.	
Vins { rouges . 28,570,000 / blancs . 9,490,000 }	38,060,000[1]	»	»
Cidre	8,844,000	»	»
Bière	4,427,000	»	»
Alcools	»	1,107,000	en moyenne.
Graines oléagineuses { colza, navette et œillette	3,525,000	»	»
de lin	543,000	»	»
de chanvre	920,000	»	»
Huile { de graines	1,422,000	»	»
d'olive	246,000	»	»
de chanvre	144,000	»	»
	Quint. métr.	Quint. métr.	
Houblon	28,300	»	»
Racines de garance	»	420,000	en 1857.
Tabac en feuilles et côtes	»	243,500	en 1860.
Chanvre	642,000	»	»
Lin	336,000	»	»
Laine { fine . . . . 138,240 / commune . . 370,600 }	508,840[2]	600,000	au plus.
Cocons de soie	120,660	»	»
Soie grége	10,460 }[3]	»	»
Bourre de soie	1,260 }	»	»
Suif	411,000	»	»
Cire	14,500	»	»
Miel	63,000	»	»

Les chiffres de la seconde colonne sont en majeure partie empruntés à l'Enquête de 1859 pour la révision du régime des céréales. Nous les reproduisons sans commentaire, en faisant observer toutefois que les variantes qu'ils offrent, ne témoignent pas seulement de l'iné-

1. Représentant une valeur d'un demi-milliard de francs. — On avait obtenu sur la même récolte, par la distillation de 6,004,000 hectolitres de vin, 682,000 hectolitres d'eau-de-vie, évalués à 64,365,000 francs. On estime actuellement, pour les vins, le produit d'une année ordinaire à environ 49 1/2 millions d'hectolitres, consistant pour les trois quarts en vins rouges.

2. Chiffre calculé sur une tonte de 2 kilog. 030 gr. par tête, pour les bêtes perfectionnées, et de 1 kilog. 400 gr., pour les bêtes communes. D'après l'enquête de 1860 cependant, 32 millions de moutons ne donneraient que de 40 à 45 millions de kilogrammes de laines lavées à fond, qu'on peut évaluer de 60 à 80 millions de francs.

3. Représentant une valeur totale de 66 millions de francs, y compris les déchets.

galité des récoltes, mais aussi de l'incertitude qui plane sur beaucoup de résultats, obtenus par des moyens d'information en partie très-imparfaits.

Certaines cultures ont pris un accroissement extraordinaire. Ainsi, en 1815, la récolte du froment n'était encore que de 39 $^1/_2$ millions d'hectolitres, pour un ensemencement de 4,592,000 hectares, et celle des pommes de terre, que de 21 $^1/_2$ millions d'hectolitres. De même, la récolte de la betterave n'atteignait pas, en 1842, 16 millions de quintaux métriques, moitié du produit de 1852.

Le tableau suivant fait connaître les progrès de la culture et la variation des prix du froment, en France, dans le cours de la période 1847-1861 :

CULTURE, PRODUCTION ET PRIX MOYENS DU FROMENT EN FRANCE.

(*D'après l'Enquête sur le régime des céréales et les renseignements du bureau des subsistances.*)

Années.	Ensemencement.	Récoltes.	Produit par hectare.	Prix moyen de l'hectolitre.
—	Hectares.	Hectolitres.	Hectol.	F. C.
1847	5,979,311	97,611,140	16 32	29 46
1848	5,973,377	87,994,435	14 73	16 27
1849	5,966,153	90,761,712	15 21	15 39
1850	5,951,384	87,986,788	14 78	14 33
1851	5,999,376	85,986,232	14 33	14 63
1852	6,090,049	86,065,386	14 13	17 49
1853	6,210,605	63,709,638	10 26	23 59
1854	6,408,238	97,194,271	15 17	29 09
1855	6,419,330	72,936,726	11 36	29 37
1856	6,468,236	85,308,953	13 19	30 22
1857	6,593,530	110,426,462	16 75	23 83
1858	6,639,688	109,989,747	16 56	16 44
1859	6,709,278	87,545,960	13 05	16 69
1860	6,711,298	101,573,625	15 13	20 41
1861	6,754,227	75,116,287	11 20	24 25

Voici maintenant le détail de notre production de céréales, dans les dernières années :

RÉCOLTES DES CÉRÉALES EN FRANCE ET EN SAVOIE.

(*D'après les informations du bureau des subsistances.*)

	QUANTITÉS PRODUITES EN HECTOLITRES.			
	1859.	1860.	1861.	1861.
	(86 départements.)		(89 départements.)	Savoie et Haute-Savoie.
Froment	87,545,960	101,573,625	75,116,287	795,794
Méteil	7,880,753	8,646,642	6,791,282	154,296
Seigle	25,488,150	27,191,237	24,009,113	595,510

	QUANTITÉS PRODUITES EN HECTOLITRES			
	1859.	1860.	1861.	1862.
	(86 départements.)		(89 départements.)	Savoie et Haute-Savoie.
Orge	16,772,468	19,739,823	20,096,529	299,588
Avoine	64,477,552	72,095,152	70,301,208	477,182
Maïs	9,687,415	10,258,731	9,162,789	73,111
Sarrasin	10,760,736	10,298,121	10,149,107	73,294
Légumes secs	3,696,297	4,000,164	3,801,621	42,480

D'un autre côté, les deux plus riches produits de l'agriculture française, le vin et la soie, ont eu beaucoup à souffrir dans les derniers temps, celle-ci de la maladie du ver à soie, celui-là de l'oïdium.

On en jugera par les relevés suivants, qui comprennent en outre les résultats du contrôle établi, par le régime de l'impôt, sur toutes les boissons spiritueuses ou fermentées.

PRODUCTION DES VINS, DES AUTRES BOISSONS ET DES SOIES.

Vins.[1]

	Années	Hectol.		Années	Hectol.
Années	1847	54,316,000	Années	1855	15,175,000
	1848	51,622,000		1856	21,294,000
	1849	35,555,000		1857	35,410,000
	1850	45,266,000		1858	53,919,000
	1851	39,429,000		1859	29,891,000
	1852	28,636,000		1860	39,558,000 [2]
	1853	22,662,000		1861	29,738,000 [3]
	1854	10,824,000	Année moyenne		49,440,000

Voici quel a été l'emploi des vins, dans la consommation intérieure et l'exploitation industrielle, pendant les quatre dernières années :

	QUANTITÉS atteintes par l'impôt.	QUANTITÉS converties en eau-de-vie.	QUANTITÉS converties en vinaigre.	Consommation en franchise chez les récoltants.
	Hectol.	Hectol.	Hectol.	Hectol.
1858	18,569,000	6,799,000	226,000	12,000,000 en moyenne annuelle.
1859	21,592,000	8,794,000	252,000	
1860	17,053,000	1,325,000	193,000	
1861	16,198,000	4,685,000	211,000	

Le reste a été livré à l'exportation, ou est resté en magasin.

1. Probablement sans les quantités consommées en franchise, chez les récoltants, lesquelles on peut estimer à environ 40 p. 100 en sus, soit aux 2/7 de la récolte.

2. Sur 2,173,281 hectares.

3. Sur 2,219,693 hectares.

Autres boissons spiritueuses ou fermentées atteintes par l'impôt.

	Quantités en hectolitres.		
	1858.	1859.	1860.
Alcools	842,591	823,030	851,826
Cidres et poirés	3,935,722	5,236,340	4,643,859
Bières	6,806,672	6,696,761	6,572,620

Cocons de soie.

		Kilogr.
Moyenne annuelle (1846-1852)		24,250,000
Années	1853	26,000,000
	1854	21,500,000
	1855	19,800,000
	1856	7,500,000
	1857	7,500,000
Moyenne annuelle (1858-1862)		de 10 à 14 millions[1]

La note 1 au bas de la page précédente explique la différence que l'on a pu remarquer, pour 1852, entre les chiffres du relevé de la page 148 et ceux de l'état ci-dessus, qui ont également un caractère officiel. Ajoutons que l'on estime en général le rendement de la vigne à 25 hectolitres par hectare, dans les bonnes années moyennes, et jusqu'à 32 hectolitres, dans les années exceptionnelles, qui ont fourni les récoltes de 1847 à 1851, de 1857 à 1858 et de 1860, les unes antérieures, les autres postérieures aux ravages de l'oïdium.

Il reste à mentionner le tabac, le seul produit agricole dont la culture ne soit pas libre en France, y étant réservée, dans quelques départements, aux cultivateurs autorisés par la régie, et qui ne peuvent disposer de leur récolte que suivant les termes des conditions qui leur sont faites.

Voici le relevé des feuilles indigènes qui ont été livrées, en diverses années, à l'administration des tabacs par les planteurs :

	Quantités.	Valeurs.
	Kilogr.	Francs.
1847	9,802,683	6,735,000
1859	26,336,076	20,995,000
1860	24,354,902	19,342,000

Quoique le nombre des cultures soit beaucoup plus limité dans le Royaume-Uni, il y est encore bien plus difficile qu'en France, et

1. Récolte de la campagne 1861-1862, représentant environ 1 million de kilogrammes de soie grége. Le rendement varie dans le rapport de 1 kilogramme de soie grége pour 12, 13 ou 14 kilogrammes de cocons.

nous avons déjà dit pourquoi, de déterminer au juste l'importance des récoltes.

La production annuelle de la Grande-Bretagne, en grains de toute nature, était estimée à 30 millions de quarters ou 87,300,000 hectolitres par Chalmers, en 1800, et au double de cette quantité par Macculloch, en 1848. Dès 1846, sir Robert Peel évaluait celle du froment seul à 22 millions de quarters ou environ 64 millions d'hectolitres. M. de Lavergne cependant, tout en admettant pour l'Angleterre un rendement de 3 quarters et demi de blé par acre, soit de 25 hectolitres par hectare, ne porte le chiffre moyen de cette récolte, déduction faite de l'ensemencement des 1,800,000 hectares dont elle provient, d'après son calcul, qu'à 45 millions d'hectolitres pour l'ensemble du Royaume-Uni. Suivant le même auteur, la récolte de l'orge y serait d'environ 30 millions d'hectolitres, dont une moitié environ, convertie en drêche ou malt, est employée à la fabrication de la bière. La production de l'avoine y dépasse certainement de beaucoup 80 millions d'hectolitres par an; celle du seigle, au contraire, y est devenue de plus en plus insignifiante, avec l'abandon de cette culture, dont on ne retrouve de faibles restes qu'en Irlande. C'est le froment qui est la céréale partout dominante de l'Angleterre proprement dite et des basses terres de l'Écosse. L'orge est cultivée dans les trois royaumes; l'avoine, principalement dans l'Écosse septentrionale et en Irlande. Le rendement pour toutes les espèces de grains, en Angleterre, est à peu près le double de ce qu'il est chez nous. Aussi ce royaume, dont le territoire ne représente pas beaucoup plus du quart de celui de la France, produit-il annuellement à lui seul, d'après M. de Lavergne, 38 millions d'hectolitres de froment, 16 d'orge et 34 d'avoine.

Les besoins de la marine maintiennent en faveur la culture des légumes secs. Celle du houblon, soumise au contrôle de l'excise, donne un produit qui s'est élevé en 1859, dans la Grande-Bretagne, jusqu'à 68,497,000 livres anglaises[1]. Les jardins et les vergers y

1. En 1860 il n'a été que de 11,163,000 livres (5,023,000 kilogrammes). C'est une récolte des plus médiocres. La culture du houblon, qui occupe un espace de 46,272 acres, est presque entièrement localisée dans les comtés du sud. Ceux de Kent et

occupent relativement beaucoup moins d'espace qu'en France, et leurs produits en fruits et légumes sont loin de valoir les nôtres. La production du chanvre est à peu près nulle, mais la culture du lin a fait d'autant plus de progrès en Écosse et surtout en Irlande, où elle a été beaucoup encouragée par le gouvernement même. En Angleterre, on ne s'en est occupé avec succès que dans le seul comté d'York. Quant à la production de la laine, elle paraît atteindre, dans le Royaume-Uni, un chiffre annuel d'environ 60 millions de kilogrammes, c'est-à-dire pour le moins égal, sinon supérieur, à celui de la France.

A défaut de renseignements officiels sur la production, on a le relevé des quantités et des prix du froment, de l'orge et de l'avoine, d'origine anglaise, vendus, mois par mois, depuis 1847, sur les principaux marchés de l'Angleterre et du pays de Galles. Voici le résumé de ce document, qui offre de l'intérêt :

	QUANTITÉS VENDUES			PRIX MOYENS ANNUELS							
				DU QUARTER						de l'hectol. de froment.	
Années.	de froment.	d'orge.	d'avoine.	de froment.		d'orge.		d'avoine.			
	Quarters.	Quarters.	Quarters.	sh.	d.	sh.	d.	sh.	d.	fr.	c.
1847	4,637,617	2,041,130	960,334	69	9	44	2	28	8	29	96
1848	5,399,834	2,401,737	1,022,875	50	6	31	6	20	6	21	69
1849	4,453,983	2,099,821	851,080	44	3	27	9	17	6	19	01
1850	4,688,247	2,235,271	866,082	40	3	23	5	16	4	17	29
1851	4,487,041	2,333,710	940,006	38	6	24	9	18	7	16	54
1852	4,854,513	2,389,489	947,550	40	9	28	6	19	1	17	50
1853	4,560,912	2,474,206	880,408	53	3	33	2	21	0	22	87
1854	3,913,257	2,267,997	765,438	72	5	36	0	27	11	31	10
1855	5,256,874	2,608,862	816,688	74	8	34	9	27	5	32	07
1856	5,046,736	2,678,936	701,159	69	2	41	1	25	2	29	70
1857	5,243,940	2,262,733	537,364	56	4	42	1	25	0	24	20
1858	5,203,948	2,434,373	482,766	44	2	34	8	24	6	18	97
1859	5,498,202	2,410,326	503,256	43	9	33	6	23	2	18	79
1860	4,623,257	1,787,056	495,880	53	3	36	7	24	5	22	87
1861	4,289,665	2,392,872	624,898	55	4	36	1	23	9	23	77
Soit hectolitres . .	12,483,000	6,963,000	1,818,000	ou 23f 77c		15f 50c		10f 20c		par hectol.	

Les chiffres des trois premières colonnes ne représentent, il est vrai, qu'une partie de la production, dont le reste est absorbé direc-

de Sussex en ont fourni, à eux seuls, plus des quatre cinquièmes. (Ann. du C. E. *Angleterre*, F. C, n° 33.)

tement par la consommation locale; mais, comme le mouvement de la vente, pour le froment et l'orge d'origine anglaise, s'est soutenu, durant toute la période, au milieu des variations qui y marquent les traces des bonnes et des mauvaises années, on peut en conclure que la culture de ces deux espèces de céréales, dans le pays même, n'a guère été, jusqu'à présent, affectée par la concurrence des grains étrangers sur le marché intérieur. La culture de l'avoine seule paraît avoir quelque peu diminué, en Angleterre même.

Quant aux prix du froment anglais, ils ne diffèrent pas sensiblement de ceux de nos propres mercuriales (*voy.* plus haut, p. 149), mais se montrent en général, dans cette période, moins élevés qu'ils ne l'étaient avant 1849, époque de l'affranchissement définitif du commerce des grains dans le Royaume-Uni. On en jugera par la comparaison avec les chiffres suivants, que nous empruntons à l'ouvrage de Porter, et qui représentent les moyennes décennales des prix du froment en Angleterre, sous l'ancien régime, depuis 1760 :

1760-1769	45 sh.	10 d.		1810-1819	88 sh.	8 d.
1770-1779	45 »	—		1820-1829	58 »	5 »
1780-1789	45 »	—		1830-1839	56 »	9 »
1790-1799	55 »	11 »		1840-1849	55 »	11 »
1800-1809	82 »	2 »		1850-1859	53 »	4 »

Il y a là un progrès de bon marché que le renchérissement de presque toutes les autres denrées rend d'autant plus remarquable, et la confirmation la plus heureuse des droits de M. Richard Cobden à la reconnaissance du peuple anglais.

Terminons par les renseignements particuliers que les statistiques de l'Écosse et de l'Irlande fournissent sur le dernier état des cultures et de la production agricole, dans ces deux pays :

L'Écosse a produit :

En froment : 5,063,000 bushels en 1855
— 7,271,000 — 1856
— et 6,155,000 — 1857
sur 559,646 acres ;
En orge : 5,582,000 bushels en 1856
— et 6,564,500 — 1857
sur 211,288 acres ;

En avoine : 30,081,000 bushels en 1855
sur 2,118,858 acres ;
— 31,966,000 bushels en 1856
sur 2,037,437 acres ;
— et 32,751,000 bushels en 1857
sur 1,980,934 acres.

Il y avait de plus, en cette dernière année, 1,146,647 acres en pommes de terre et 1,369,892 en prairies cultivées et en trèfle.

L'Irlande a récolté :

En froment :	1,662,957	quarters en	1857
—	1,746,454	—	1858
—	et 1,468,475	—	1859
	sur 464,175 acres ;		
En avoine :	8,953,541	quarters en	1858
—	et 8,170,856	—	1859
	sur 1,982,662 acres ;		

En orge :	848,783	quarters en	1857
—	802,028	—	1858
—	et 694,004	—	1859
	sur 177,894 acres.		

Dans l'ensemble les grains et légumes secs y couvraient 2,786,828 acres en 1857, 2,748,380 en 1858 et seulement 2,652,780 en 1859.

Pommes de terre: 97,844,510 quintaux anglais en 1858, et 86,590,460 (sur 1,200,347 acres) en 1859.

La culture du lin, après avoir subi une réduction de 97,721 acres en 1857 à 91,646 en 1858, s'est étendue en 1859 à 136,282 acres, qui ont produit 48,332,000 livres anglaises de ce filament.

La graine de navette, ensemencée sur 17,107 acres, en 1859, a donné un produit de 29,479,000 livres poids.

L'espace cultivé en prairies et en trèfle comprenait, la même année, 1,437,111 acres. Ce sont les fourrages, le lin et les pommes de terre qui ont surtout gagné, en Irlande, le terrain perdu par les grains.

La variété des produits de l'agriculture française lui permet de vendre beaucoup à l'étranger. C'est dans le perfectionnement de la vigne et des autres cultures arborescentes, du jardinage, de l'industrie du maraîcher et de celle du nourrisseur de volailles, qu'elle excelle surtout. Dans ces spécialités lucratives elle est sans rivale. Aussi ses vins, ses fruits de toute sorte, ses huiles d'olive, ses légumes, ses œufs, etc., alimentent-ils largement l'exportation. Il n'en est pas de même dans le Royaume-Uni. Le beurre d'Irlande, les fromages de Chester et les bières renommées de nos voisins, l'*ale* et le *porter*, denrées qui toutes appartiennent déjà à la catégorie des préparations industrielles, sont presque les seuls produits du domaine

de l'économie rurale que la consommation britannique n'absorbe pas en totalité. Au point de vue du commerce international, la production agricole d'outre-Manche, si remarquable qu'elle soit, est donc loin d'offrir le même intérêt que la nôtre, à laquelle elle n'a point à opposer d'article d'exportation comparable à nos vins.

§ 3. Richesse minérale.

Une autre branche de l'exploitation du sol contribue directement à l'exportation britannique dans une proportion beaucoup plus forte. Nous voulons parler des mines, dont l'inépuisable richesse a formé le point de départ de la puissance industrielle de la Grande-Bretagne. Qu'est-ce que les filons d'argent du Mexique et les gîtes aurifères de la Californie, en comparaison des immenses ressources que nos voisins trouvent dans la houille et le fer de leur île ? Aucun autre pays du globe ne produit en aussi grande abondance ces deux minéraux, auxquels il faut ajouter le cuivre, le plomb, l'étain, le plus anciennement exploité des métaux anglais, et le sel. C'est beaucoup plus qu'il n'en fallait pour dédommager la Grande-Bretagne du manque de métaux précieux. L'Irlande aussi, dont les mines sont encore en grande partie négligées, offre du fer, du plomb, du cuivre et du charbon fossile, mais en quantités d'une faible importance comparativement à l'énorme production de la Grande-Bretagne, où le travail des mines, largement alimenté par les capitaux des puissantes compagnies ou des riches particuliers qui s'en partagent l'exploitation, a pris un développement gigantesque et toujours croissant.

Dans le Royaume-Uni, comme en France, l'industrie privée est seule en possession de toutes les entreprises de cette nature. Les mines de fer, pour commencer par le métal le plus important, abondent surtout dans les comtés de Stafford, de Salop, d'York et de Derby, en Angleterre, dans la partie méridionale du pays de Galles, et aux environs de Glasgow, en Écosse. Le cuivre s'extrait principalement des mines de la presqu'île de Cornouailles, du pays de Galles, de l'île d'Anglesey, du Devonshire et de quelques autres comtés anglais du centre et du nord. A Swansea, dans la principauté de Galles, sont établies les grandes fonderies qui livrent au commerce

les plus fortes quantités de ce métal, obtenues par la fusion des minerais du pays et de ceux que la navigation vient y apporter, en outre, de toutes les parties du monde. Le comté de Cornouailles n'est pas moins célèbre pour ses mines d'étain, les seules d'Europe qui donnent un produit considérable. Le plomb est très-abondant dans le nord de l'Angleterre et en Écosse. Enfin, le nord et plusieurs comtés du centre et de l'ouest de l'Angleterre, la partie sud du pays de Galles, ainsi que la basse et la moyenne Écosse, possèdent d'immenses gîtes houillers, tels qu'il n'en existe dans aucun autre pays. Le bassin le plus riche et le plus largement exploité, celui des comtés de Northumberland et de Durham, a une longueur de 50 milles anglais, sur une largeur moyenne de 12 à 15, et le bassin gallois aussi s'étend sur un espace d'environ 1,200 milles carrés anglais. Newcastle sur la Tyne, Sunderland et Hartlepool sont les ports d'expédition principaux de la houille du premier; Cardiff est le lieu d'embarquement du charbon gallois. Le développement qu'a pris, grâce à l'immunité d'impôt complète, la richesse naturelle de l'Angleterre en sel, n'est pas moins remarquable; il lui assigne, dans la production de cette denrée, le premier rang, qui appartenait autrefois à la France. Les plus abondantes mines de sel gemme sont celles du comté de Chester; les salines des comtés de Worcester et de Stafford fournissent du sel de graduation, tandis que le sel marin est principalement recueilli sur les côtes du Hampshire. L'exportation des sels anglais s'effectue en majeure partie par les ports de Liverpool, de Gloucester et de Hull. La réduction du droit d'excise, en 1825, avait déjà eu pour effet de porter, en peu d'années, au quintuple de ce qu'elle était au commencement du siècle, la consommation de cet article, dont l'usage, indépendamment du rôle qu'il joue dans le régime alimentaire, a fait chez nos voisins, dans les procédés de fabrication de plusieurs industries, des progrès qui ne méritent pas moins d'être signalés.

Voici quelle a été, d'après un document officiel (*Miscellaneous statistics*) et le rapport le plus récent de M. Hunt (*Mineral statistics of the U. K.*), la production des mines du Royaume-Uni, dans les dernières années :

	QUANTITÉS PRODUITES.					VALEURS.	
	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	Livres st.	Francs.
	—	—	—	—	—	—	—
Houille. . . tonnes [1]	65,394,707	65,008,649	71,979,765	80,043,000	83,635,214 [3]	20,908,803	522,720,000
Fonte de fer —	3,659,447	3,456,064	3,712,904	3,826,752	3,712,390 [4]	9,280,975	232,024,000
Cuivre fin . —	17,375	14,456	15,770	15,968	15,331 [5]	1,572,480	39,312,000
Étain . . . —	6,380	6,491	6,497	6,656	7,450 [6]	910,762	22,769,000
Plomb . . . —	67,393	68,303	63,233	63,525	65,643 [7]	1,445,255	36,132,000
Argent . . . onces [2]	522,866	569,345	578,277	549,720	569,530 [8]	144,161	3,604,000

L'exploitation des autres mines du Royaume-Uni, d'une importance secondaire, si l'on excepte les salines, dont nous ferons connaître plus loin la production, a donné, en 1861, d'après M. Hunt, les produits suivants :

	QUANTITÉS.	VALEURS.
	—	—
	Onces.	Liv. st.
Or	2,784	10,816
	Tonnes.	
Zinc métallique	4,415 [9]	79,101
Pyrites	125,135	79,715
Arsenic	1,450	10,875
Manganèse.	925	2,925
Antimoine	15	45
Wolfram.	6	29
	Quintaux.	
Nickel	16	24
Ocre, etc.	3,016	3,016
Autres minéraux	2,222,602	880,114

1. La tonne anglaise représente un poids de 1,016 kilogrammes.

2. L'once, poids de Troy, égale 31gr,1.

3. Sans compter le charbon perdu et brûlé dans les houillères mêmes, perte estimée à 2,404,000 tonnes pour les seuls comtés de Durham et de Northumberland. Sur les 83,635,214 tonnes ci-dessus 19,144,965 ont été fournies par ces deux comtés. Le contingent total de l'Angleterre, dans cette production, ressort à 63,870,123 tonnes, celui du pays de Galles à 8,561,021, celui de l'Écosse à 11,081,000, celui de l'Irlande à 123,070 seulement.

4. Extraite de 7,215,532 tonnes de minerai, dont 634,727 du pays de Galles, 1,975,000 de l'Écosse, 165 seulement de l'Irlande et 967 de l'île de Man. En 1860, la production totale du Royaume-Uni, en minerai de fer, avait atteint le chiffre de 8,024,205 tonnes.

5. Extrait de 231,487 tonnes de minerai, dont 15,612 provenant d'Irlande. En 1860, la production du minerai indigène s'était élevée à 236,696 tonnes. Avec le cuivre obtenu par la fusion des minerais étrangers, la production totale des fonderies du Royaume-Uni, en cuivre métallique, offre, pour 1861, une quantité de 30,907 tonneaux, représentée par une valeur de 3,170,955 livres sterling.

6. Extrait de 11,640 tonnes de minerai (*black tin*).

7. Extrait de 90,696 tonnes de minerai.

8. Extrait presque en totalité des minerais de plomb.

9. Extrait de 15,770 tonnes de calamine.

Les minéraux divers consistent en sels de chaux, quartz, soufre, terres à poterie et à foulon, etc. M. Hunt évalue en total à 27,509,525 livres sterling, le produit brut des mines du Royaume-Uni, en 1861, avant la fonte des minerais, et il estime la valeur des métaux indigènes, en particulier, provenant de cette fonte, à 13,443,550 livres sterling.

En somme, nous croyons que l'on peut, sans exagération, évaluer de 800 millions de francs à un milliard, le rendement annuel des mines du Royaume-Uni, dans lesquelles étaient employés, dès 1854, environ 304,000 ouvriers, dont 9,000 femmes.

Il est très-difficile de déterminer exactement la production de la *houille* pour des années qui s'éloignent de l'époque actuelle. Cependant, il résulte clairement de l'observation d'un ensemble de faits certains, qu'elle a augmenté dans des proportions tout à fait extraordinaires, indiquées par le rapide accroissement de la consommation même. Dans la capitale, le charbon de terre était déjà employé au chauffage du temps des Stuarts; mais, dans les forges et usines métallurgiques, il n'est parvenu à se substituer complétement au charbon de bois, que vers la fin du siècle dernier.

Les grands foyers d'industrie du Lancashire et du Yorkshire, Sheffield, Nottingham, Derby, Leicester, Birmingham et le Staffordshire, ainsi que Glasgow, ont à leur proximité, d'immenses dépôts de ce combustible, que les canaux et les chemins de fer répandent partout à l'intérieur, pendant que les ports à charbon le distribuent sur tous les points du littoral, par le moyen du cabotage, et en livrent, en outre, d'immenses quantités à l'exportation. La ville de Londres seule, en 1861, a reçu 5,232,082 tonnes de houille, dont 3,567,002 tonnes (en 1860, 11,226 chargements de navire) par la voie de mer, et le reste de l'intérieur. La réexportation n'ayant pas atteint 64,000 tonnes (en 1860), il faut en conclure que la consommation de la place absorbe annuellement plus de 5 millions de tonnes.

Vers 1850, on estimait approximativement la production annuelle de la houille britannique à environ 33 millions et demi de tonnes. Elle a donc plus que doublé depuis, en moins de dix ans.

Le nombre des charbonnages existant dans le Royaume-Uni s'est élevé de 2,982, en 1860, à 3,052, en 1861. On en compte 2,555 en

Angleterre et dans le pays de Galles, 424 en Écosse, et 73 en Irlande. Il faut ajouter que les gîtes houillers ne sont pas encore aussi largement exploités qu'ils pourraient l'être. Parmi les ressources nouvelles sur lesquelles se porte aujourd'hui l'attention de l'industrie et du commerce, nous ne mentionnerons que les riches mines de fer et de houille de la forêt de Dean, qui s'étend à 16 milles de Gloucester, dans le comté de ce nom.

La fabrication des briquettes de charbon (*patent fuel*), particulièrement recherchées pour les bateaux à vapeur, est aussi devenue, depuis une dizaine d'années, une branche d'industrie très-importante. Il en a été expédié par mer, en 1861, 106,253 tonnes, principalement de Swansea, soit 26,536 tonnes aux côtes britanniques et 79,717 (en 1860 même 90,748 tonnes) à l'extérieur.

Pour ce qui concerne le *fer*, les hauts fourneaux du Royaume-Uni en avaient produit successivement, d'après un travail de M. Blackwell, 17,350 tonnes en 1740, 250,000 en 1806, 1,200,000 en 1836, et 2,380,000 en 1850. L'année suivante, la production dépassait déjà 2,500,000 tonneaux, sur lesquels 750,000 provenaient du pays de Galles, pour le moins autant des bords de la Clyde, 600,000 des comtés de Stafford et de Worcester, et 400,000 de tous les autres districts miniers. La fonte absorbe un tiers de la production totale; les deux autres tiers sont ultérieurement affinés et fabriqués au marteau.

On comptait, en 1861, 569 hauts fourneaux en activité dans la Grande-Bretagne, à savoir : 303 en Angleterre, 142 dans le pays de Galles, et 124 en Écosse. En outre, il existait, dès 1860, dans le Royaume-Uni, 268 usines élaborant la fonte. La moyenne des prix de revient de la fonte brute y est estimée, par M. Hunt, à 2 livres sterling et demie par tonne anglaise.

On comptait, en 1861, dans le comté de Cornouailles, le Devonshire et d'autres parties de l'Angleterre, dans le pays de Galles, l'île d'Anglesey, celle de Man et l'Irlande, 175 mines de *cuivre*.

L'exploitation de ces mines avait fait des progrès remarquables jusqu'en 1836, mais, depuis, le produit n'en a guère augmenté. Cependant, elles fournissent encore à peu près la moitié du métal fondu dans le pays, où le manque de combustible, dans leur voisinage, a

déterminé la concentration de la plupart des fonderies à Swansea, qui en possède.

La production de l'*étain* de Cornouailles, restée longtemps stationnaire, malgré la grande faveur dont jouissait ce métal, a fini cependant par se remettre en progrès, au point de doubler dans les vingt dernières années. Il existait, en 1861, dans le sud de l'Angleterre, 148 mines d'étain, dont 144 appartenant à ce comté et 4 seulement au Devonshire.

Quant à la production du *plomb*, qui était déjà, en 1849, de 58,727 tonneaux, elle présente une augmentation moins sensible et qui s'arrête à 1858, pour diminuer ensuite.

Au commencement du siècle dernier, le *sel* d'Angleterre passait encore pour être d'une qualité inférieure, et il s'y importait de cette denrée plus qu'il ne s'en exportait. Mais, on a dû reconnaître que ce pays est un de ceux que la nature a le mieux dotés de sel gemme et de sources salées, depuis que les progrès de l'industrie y ont complétement changé la face de cette importante branche d'exploitation.

De 1840 à 1850, la production annuelle du Cheshire seul variait de 700,000 à 740,000 tonnes de sel, dont la majeure partie consiste en sel gemme de la vallée du Weaver, par lequel on l'expédie à Liverpool.

En 1854, ce comté, d'après M. Hunt, en produisait 850,000 tonnes, celui de Worcester 100,000, et l'Irlande 15,000, provenant des salines de Duncan, près de Carrickfergus. Pour 1860, enfin, les renseignements du *Mining Record office* accusent, dans le Royaume-Uni, une production totale de 1,571,000 tonnes. Le Cheshire y figure pour 1,355,500 tonnes, dont 830,500 expédiées par le Weaver, le comté de Worcester, pour 197,000 et l'Irlande, pour 18,500. Le droit sur le sel est complétement supprimé depuis 1825. La consommation intérieure a pu graduellement s'élever ainsi jusqu'à des chiffres qui varient de 800,000 à 900,000 tonnes par an. Les fabriques de soude et d'autres produits chimiques en emploient annuellement 260,000, l'agriculture de 100,000 à 120,000.

Les résultats de la statistique minérale sont fournis chaque année, chez nos voisins, sur la demande du gouvernement, par les indus-

triels eux-mêmes. La plupart de ces données ne peuvent naturellement être considérées que comme des appréciations approximatives.

Les ressources minérales de la France sont de beaucoup inférieures à celles de l'Angleterre; mais la France n'en est pas moins le pays de l'Europe continentale le plus productif en fer, et l'exploitation des mines de houille y donne un produit très-considérable aussi, bien qu'insuffisant pour les besoins d'une consommation intérieure qui s'est accrue dans des proportions de plus en plus fortes, par suite du développement continu de l'industrie et des chemins de fer. Quant aux ressources métalliques de ses autres mines, elles sont faibles, même pour le cuivre, le plomb et l'argent, qui en forment les produits principaux.

Voici, d'après le dernier compte rendu de l'administration des mines, embrassant la période 1853-1859, les chiffres de la production minérale de la France, comparés aux résultats de quelques années plus anciennes:

Combustible minéral. — La quantité de notre production *houillère*, qui ne représente que le neuvième ou le dixième de celle de la Grande-Bretagne, est même aujourd'hui plus ou moins au-dessous de celle des États-Unis, de la Prusse et de la Belgique. La France possède une soixantaine de mines de charbon. Nos principaux bassins houillers sont ceux de la Loire et de Valenciennes ou d'Anzin, puis ceux d'Alais, dans le midi, et du Creusot, au centre. Cette production était allée en croissant jusqu'en 1856, mais depuis lors il y eut un temps d'arrêt et même une diminution, comme on le verra par la comparaison des quantités successivement produites en diverses années, dont voici les chiffres:

	Tonneaux métriques.
1787	215,000
1802	844,000
1825	1,491,000
1850	4,434,000
1859	7,483,000

évalués, pour cette dernière année, au prix moyen de 12 fr. 69 c. par tonneau, à 94,979,000 fr. Cette quantité représentait à peu près les trois cinquièmes de la consommation française, que l'on estimait



à 12,893,030 tonneaux métriques en 1858. Mais, à partir de 1860, la production remonte à 8 millions de tonnes, en 1861 elle atteint 8,400,000 tonnes et en 1862, environ 9,400,000 tonnes, résultats qui rassurent pour l'avenir et doivent avoir ramené l'activité dans nos houillères, où le nombre des ouvriers employés, après s'être élevé de 41,000 en 1853, à 59,000 en 1856, s'était réduit en 1858 à 56,000, d'après le compte rendu.

Le prix est descendu à 11 fr. 80 c. en 1862. Dix concessions de mines ont été faites, dans le cours de l'année, et il y en avait 27 nouvelles en instance au 31 décembre.

Les *tourbières*, qui fournissent un supplément de combustible terreux assez important, ont ajouté au produit houiller de 1859 une quantité de 359,320 tonneaux métriques de tourbe, évaluée à 3,391,000 fr. Mais cette production, qui avait atteint son maximum de 521,922 tonneaux en 1847, et qui en 1855 était encore de 491,919 tonneaux, a encore plus sensiblement décru depuis lors.

Passons aux métaux et commençons par le *fer*, dont l'extraction et le travail, nous l'avons déjà dit, constituent la branche de beaucoup la plus importante de la métallurgie française. Les mines de fer sont, en France, les plus nombreuses et les plus répandues; elles n'ont que ce désavantage d'être en partie situées à de trop grandes distances du combustible nécessaire pour fondre le minerai. Plus de la moitié de celui-ci est fourni par les cinq départements de la Haute-Marne, de la Haute-Saône, du Cher, de la Moselle et du Nord. Il faut mentionner ensuite, comme principaux producteurs, les Ardennes, la Côte-d'Or, l'Aveyron, la Meuse, la Nièvre et le Pas-de-Calais.

L'extraction du minerai de fer avait atteint 3,463,695 tonneaux métriques en 1847. Par suite de la révolution de Février, ce chiffre descendit en 1849 à 1,766,400 tonneaux; il n'était encore revenu en 1852 qu'à 2,080,633; mais, dans les années suivantes, grâce au développement qui fut alors imprimé à la construction des chemins de fer et aux travaux de l'industrie, la production ne tarda pas à dépasser celle de 1847. Le nombre des mineurs employés à cette extraction était de 15,669 en 1847 et de 11,601 en 1852.

Le fer français se fabrique en partie au bois, en partie au combustible minéral. On jugera du progrès de cette fabrication par le

tableau suivant, qui comprend aussi le mouvement de la production du combustible minéral, avec les prix correspondants de chaque année depuis 1847 :

PRODUCTION ET PRIX MOYENS DU CHARBON DE TERRE, DE LA FONTE ET DU FER EN FRANCE.

ANNÉES.	PRODUCTION EN TONNEAUX MÉTRIQUES. Combustible minéral.	Fonte.	Fer.	PRIX MOYEN PAR TONNEAU des bouilles sur les lieux de production. fr. c.	DE LA FONTE au bois. fr. c.	DE LA FONTE autre. fr. c.	DU FER au bois. fr. c.	DU FER autre. fr. c.
1819	»	112,500	74,200	» »	» »	» »	» »	» »
1847	5,153,000	592,000	377,000		85 »	142 »	456 »	360 »
1848	4,000,000	472,000	276,000		142 »	117 »	402 »	298 »
1849	4,049,000	414,000	243,000	9 50	133 »	114 »	378 »	273 »
1850	4,434,000	406,000	246,000		127 »	108 »	369 »	253 »
1851	4,485,000	446,000	254,000		136 »	105 »	370 »	266 »
1852	4,904,000	523,000	302,000	9 53	147 »	113 »	423 »	270 »
1853	5,938,000	661,000	451,000	10 05	174 »	126 30	434 60	302 10
1854	6,827,000	771,000	511,000	10 96	182 60	133 80	442 »	322 90
1855	7,453,000	849,000	557,000	12 17	187 40	147 »	465 60	346 60
1856	7,926,000	923,000	569,000	12 87	191 30	140 60	465 50	333 20
1857	7,902,000	992,000	560,000	12 60	178 40	131 50	451 »	322 90
1858	7,353,000	872,000	530,000	12 46	156 90	117 30	432 50	288 30
1859	7,483,000	856,000[1]	520,000	12 69	147 30	112 10	424 »	274 10
1860	8,000,000	880,000	559,000		» »	» »	» »	» »
1861	8,400,000	888,000	578,000 [2]		» »	» »	» »	» »
1862	9,400,000	1,056,000	700,000		» »	» »	» »	» »

Quant à la production de l'acier, elle s'est progressivement élevée de 10,450 tonneaux métriques en 1847, à 13,750 en 1852, 19,970 en 1857, 18,300 en 1858 et 19,050[3] en 1859.

1. A savoir 761,000 tonneaux de fonte brute, destinée à l'affinage, et 95,000 de fonte de moulage.

2. Estimations approximatives empruntées aux Rapports annuels sur la situation de l'empire.

3. Soit 13,240 tonneaux d'acier de forge et 5,810 d'acier dit de cémentation. En 1826, nous ne produisions encore que 3,257 tonneaux du premier et 1,500 du second. La fabrication de ce dernier atteignit son maximum de près de 12,500 tonneaux en 1854. La fusion de ces deux espèces d'acier a produit, au maximum, 7,301 tonneaux d'acier fondu en 1854 et 3,915 ½ en 1859. L'acier de forge provient surtout de l'Isère; l'acier de cémentation, ainsi que l'acier fondu, se fabrique principalement dans le département de la Loire.

Depuis 1819, la production du fer de forge s'est accrue dans le rapport de 1 à 8; mais, à partir de 1825, il n'y a plus eu d'augmentation notable dans la fabrication du fer au bois, sans doute parce que dès lors les forges consommaient toute la quantité de charbon de bois que les forêts sont capables de fournir. Le fer au bois a cependant des avantages de qualité certains sur le fer au coke.

En 1859, la production avait été de 90,654 tonneaux métriques de fer au bois, de 412,511 tonneaux de fer à la houille et de 16,934 tonneaux de fer aux deux combustibles mélangés. En 1862, la fabrication s'est réduite à 71,100 tonneaux du premier, évalués à 29,870,000 francs; mais elle s'est élevée pour le second à 600,000 tonneaux ou 143,110,000 francs au moins, et pour le troisième à 29,400 tonneaux ou 10,100,000 francs.

La fonte et l'acier renferment, comme on sait, du carbone; le fer pur que l'on obtient, soit d'une manière directe, par le traitement du minerai, soit par l'affinage ultérieur de la fonte, ne contient pas de carbone. En somme, le chiffre de la production du fer, en France, n'arrive pas au tiers de celui de la Grande-Bretagne, et la diminution qu'elle présente, de 1857 à 1859, s'explique par le ralentissement des travaux de chemins de fer, depuis qu'il ne reste plus de lignes principales à construire. La reprise constatée dans les années subséquentes est de nature à dissiper les incertitudes et les appréhensions que le changement opéré dans le tarif des fers avait fait concevoir.

L'industrie dont ce métal forme la base est si vaste, qu'en France même, d'après la statistique officielle de 1852, toutes ses branches réunies, comprenant les fabriques de machines, d'armes, de quincaillerie, etc., employaient dès lors 121,000 ouvriers. En 1856, nous possédions 1,261 usines à fer (dont 1,093 en activité), pourvues de 1,957 machines ou moteurs hydrauliques, d'une force totale de 25,819 chevaux, et de 901 machines à vapeur, de la force de 24,942 chevaux. (Voyez en outre, pour ces dernières, ci-après, page 169.)

Le produit des usines de *cuivre* s'est élevé, en 1859, jusqu'à 88,289 quintaux métriques, représentant une valeur de 23,832,000 fr.; mais il provient presque entièrement de minerais que la France tire de la Belgique et de l'Angleterre, ou reçoit directement du Pérou et

depuis quelque temps aussi de l'Algérie, dont les mines de cuivre, autrefois négligées, sont devenues une ressource précieuse pour notre industrie métallurgique. La production de la France même en pyrites de cuivre est peu considérable; c'est de nos jours seulement que l'opération de la fonte du minerai de cuivre a pris, chez nous aussi, un développement considérable, dans les départements des Ardennes, de l'Eure, de la Seine-Inférieure, de la Seine et de la Nièvre, du Rhône, des Bouches-du-Rhône et de la Haute-Garonne.

Avec le *plomb*, dont la production longtemps insignifiante s'est élevée, en 1859, jusqu'à 40,513 tonneaux, représentant une valeur de 25,190,000 fr., le compte rendu officiel mentionne, en outre, quelques métaux, dont l'exploitation, sans avoir la même importance, a cependant fait chez nous des progrès remarquables : ainsi notamment l'extraction des métaux précieux, comme on le verra ci-après, par la comparaison des produits :

	1816.	1859.
Argent	500 kilogr.	48,591 kilogr.
Or	» —	76,600 grammes.

Pour ces divers métaux, excepté l'or, dont la quantité produite s'était élevée jusqu'à 240,284 grammes en 1855, les chiffres qui précèdent indiquent le maximum de la production. L'argent provient surtout des minerais de plomb, qui le contiennent en alliage avec ce métal.

RÉSUMÉ GÉNÉRAL DE LA PRODUCTION DES MINES ET USINES FRANÇAISES.

	Quantités. Tonnes métr.	Valeurs. Francs.	
Houille et autres charbons fossiles	7,483,000	95,000,000	en 1859.
Tourbe	360,000	3,400,000	
Minerai de fer	3,933,000	14,200,000	en 1858
Plomb et argent	»	1,545,000	
Plomb et alquifoux	»	11,000	
Manganèse	»	416,000	

Métaux et produits métallurgiques.

Fers.	Production en 1859. Tonnes métr.	Francs.
Fonte brute et de moulage en première fusion	856,000	117,000,000
Fer marchand	520,000	158,000,000
Rails	106,751	27,874,000

	Production en 1859.	
	Tonnes métr.	Francs.
Tôle	69,365	31,416,000
Fil de fer	23,555	12,960,000
Acier de forge et de cémentation	19,050	12,320,000
Autres métaux.		
Cuivre	8,829	23,832,000
Plomb marchand et plomb argentifère	40,513	25,190,000
Litharge	503	274,000
Zinc	169	84,000
	Grammes.	
Or fin	76,600	263,000
	Kilogr.	
Argent fin	48,591	10,959,000
Valeur totale des métaux autres que le fer		60,602,000

Le sel que l'on recueille en France provient en majeure partie des marais salants qu'offrent 13 départements maritimes, dont 7 situés sur la Méditerranée, 5 sur l'Océan et 1 sur la Manche; puis, en moindre quantité, des mines de sel gemme et de quelques sources salées, existant dans les départements de l'Est et dans les Pyrénées. Les marais salants les plus productifs sont ceux de la Charente-Inférieure; les salines principales, celles de Dieuze, de Vic et de Moyenvic, en Lorraine.

Le sel est grevé en France d'un droit de consommation, perçu directement par l'administration des douanes dans le rayon de celles-ci, et, par conséquent, sur tout le littoral producteur du sel marin.

Nous entrerons dans plus de détails sur les dispositions de ce régime, en parlant des contributions indirectes. En 1849, cette taxe fut réduite de 3 décimes à 1 décime par kilogramme. Cependant la production annuelle qui, dans les années précédentes, avait oscillé entre 481,000 tonneaux en 1844 et 572,000 en 1847, d'après les informations du bureau des sels, plus complètes que celles des ingénieurs des mines, ne s'accrut pas d'abord comme on croyait pouvoir l'attendre de cette mesure. Elle n'augmenta sensiblement qu'à partir de 1854, avec la création de nouvelles salines, pour atteindre, en 1859, le chiffre de 688,000 tonnes, maximum qui s'est réduit à 614,000 tonnes en 1860, par suite du manquè de récolte dans un certain nombre de marais salants de l'Ouest, et à 630,000 en 1861. Le relevé ci-après présente le mouvement général de la production et la distinction de l'origine des sels récoltés depuis 1847 :

PRODUCTION DU SEL EN FRANCE.

(*D'après les informations du bureau des sels.*)

ANNÉES.	QUANTITÉS PRODUITES EN TONNEAUX MÉTRIQUES. dans les marais salants du Midi.	de l'Ouest.	dans les salines.	TOTAUX.
1847	263,000	231,000	78,000	572,000
1848	263,000	224,000	61,000	548,000
1849	257,000	229,000	70,000	556,000
1850	267,000	224,000	70,000	561,000
1851	268,000	219,000	73,000	560,000
1852	270,000	217,000	73,000	560,000
1853	250,000	217,000	77,000	544,000
1854	272,000	217,000	90,000	579,000
1855	282,000	222,000	84,000	588,000
1856	238,000	180,000	89,000	507,000
1857	229,000	190,000	99,000	518,000
1858	255,000	244,000	110,000	609,000
1859	341,000	232,000	115,000	688,000
1860	320,000	172,000	122,000	614,000
1861	295,000	192,000	143,000	630,000

D'après le compte rendu des mines, cette branche d'exploitation occupait, en 1858, plus de 32,000 ouvriers.

Quel que soit l'intérêt des carrières et de leurs produits pour l'économie nationale, bornons-nous à les mentionner ici pour mémoire, les matières encombrantes qu'elles fournissent ne pouvant, d'après leur nature, jouer un rôle important que dans les rapports du commerce intérieur les plus étroitement limités pour la distance. Toutefois, ce n'est probablement pas exagérer, avec l'activité prodigieuse qui règne aujourd'hui dans l'industrie du bâtiment, que d'évaluer à 300 millions de francs le produit brut annuel des mines et carrières françaises.

Résumons encore, pour compléter cet aperçu, les progrès que l'emploi des machines à vapeur a faits, de 1852 à 1859, dans le travail de ces mines et carrières et des usines qui en dépendent.

Voici ce relevé comparatif, également emprunté au dernier compte rendu des mines :

	1852.			1859.		
	NOMBRE		Force en chevaux de vapeur.	NOMBRE		Force en chevaux de vapeur.
	des exploitations pourvues de machines à vapeur.	des machines.		des exploitations pourvues de machines à vapeur.	des machines.	
	—	—	—	—	—	—
Mines de charbon	289	453	12,306	333	748	27,232
Mines de minerais métalliques	10	15	337	58	80	1,426
Usines à fer, hauts fourneaux et forges	161	368	12,354	322	1,040	30,116
Salines et raffineries de sel .	18	18	125	19	25	228
Ardoisières, carrières. . . .	18	32	455	56	87	1,019
Plâtrières	13	17	134	41	39	331
Préparation du bitume . . .	3	3	15	9	9	69

§ 4. Production manufacturière.

L'industrie manufacturière, par suite du magnifique essor qu'elle a pris de nos jours en France comme en Angleterre, est devenue le principal élément de richesse du commerce extérieur des deux pays, dont ses produits alimentent l'exportation dans une mesure beaucoup plus large que ceux de toutes les autres branches de leur économie nationale. Le puissant développement industriel de la Grande-Bretagne, en particulier, est un phénomène sans pareil dans l'histoire de la civilisation. Ses manufactures non-seulement font valoir au centuple les matières brutes et les minéraux que le territoire du Royaume-Uni leur fournit si abondamment, elles ne contribuent pas moins par leurs énormes demandes de matières premières à l'étranger que par l'immense écoulement de leurs produits, versés par masses dans la consommation de toutes les parties du monde, à vivifier partout le commerce et la navigation britanniques. Dans aucun des grands États de l'Europe continentale, l'intérêt manufacturier n'a une telle prépondérance. Nous avons déjà fait observer plus haut que, dans la Grande-Bretagne, les deux tiers de la population laborieuse vivent des salaires et des profits de l'industrie, tandis qu'un tiers seulement est resté attaché à l'industrie agricole, qui est néanmoins parvenue à racheter, par la perfection de ses méthodes, l'infériorité du nombre des bras dont elle dispose. Or, en France, dans le premier pays manufacturier du continent, on ne compte guère,

jusqu'à présent, plus d'une famille d'ouvriers pour trois familles de cultivateurs.[1]

Les origines de l'industrie anglaise ramènent jusqu'au moyen âge; elle y débuta par le travail des laines, déjà florissant alors; mais, les progrès gigantesques qui ont amené son développement actuel, ne datent que de la fin du siècle dernier. C'est du moins l'époque à laquelle la machine à filer d'Arkwright, inventée dès 1769, et l'application de la vapeur comme force motrice, trouvée par James Watt en 1786, commencèrent la grande révolution qui s'est accomplie depuis dans l'outillage des manufactures.

L'industrie britannique porte plus qu'aucune autre le caractère de l'universalité, mais c'est dans la filature et le tissage, ainsi que dans les travaux métallurgiques, que réside surtout sa puissance et que son activité s'est déployée sur la plus vaste échelle. L'immense développement de l'industrie cotonnière suffirait à lui seul pour assurer à la Grande-Bretagne le premier rang, parmi les pays manufacturiers. Rien dans les annales de l'industrie n'approche du rapide et merveilleux essor de cette branche, dont les produits n'ont pas tardé à former l'élément capital de l'exportation britannique. Son origine, très-modeste d'abord, ne remonte cependant pas en Angleterre au delà de la seconde moitié du dix-huitième siècle. En 1785, la mise en œuvre du coton n'y était encore que d'environ huit millions de kilogrammes; en 1800, ce chiffre avait triplé, par suite de l'adoption de la *mull Jenny* et des machines à vapeur, qui eurent bientôt fait de Manchester le plus grand atelier du monde. C'est surtout du rétablissement de la paix générale en 1815 que date l'élan prodigieux

---

1. D'après le recensement de 1851, l'industrie et le commerce occupaient à cette époque, en France, 6,044.280 personnes, dont 1,331,260 étaient employées dans la grande industrie et les manufactures, 4,669,245 dans la petite industrie et 43,775 dans le commerce proprement dit; mais, en y comprenant les membres de leurs familles vivant du même travail sans y prendre directement part, on arrivait à une population industrielle et marchande de bien près de 10 millions d'âmes, et qui doit avoir beaucoup augmenté depuis, avec le nombre des ouvriers effectifs.

Quant au nombre des patentés, il s'est élevé de 1,443,778 en 1847 à 1,712,433 en 1857. La diminution, causée par la révolution de Février dans le premier de ces chiffres, n'avait été que temporaire; l'effet n'en était resté sensible que jusqu'en 1850.

de cette industrie. En 1844, l'importation du coton brut destiné aux manufactures du Royaume-Uni excédait 250 millions de kilogrammes, et l'année suivante une valeur de plus de 650 millions de francs, en fils et tissus de coton, fut livrée à l'exportation. Dans les années subséquentes, marquées par l'entière suppression du droit sur la matière première, la mise en consommation de celle-ci étant devenue plus considérable encore, l'exportation des cotonnades s'éleva bientôt (en 1850) à une valeur de 707 millions de francs, dont 160 pour les filés et 547 pour les tissus. C'était alors presque l'équivalent de notre exportation en produits manufacturés de tout genre. Encore ces chiffres ne donnent-ils qu'imparfaitement l'idée des progrès réels de cette industrie; car il faut observer que, depuis 1815, la baisse du prix de la matière première et les économies réalisées dans la fabrication, au moyen du perfectionnement continu des procédés mécaniques, avaient réduit à moins du tiers la valeur vénale de ses produits, qui, par le bon marché, arrivèrent naturellement à l'emporter dans la consommation sur toutes les autres espèces de tissus. Nous dirons plus loin quel est l'état actuel de cette branche de manufacture, toujours grandissante et dont l'approvisionnement en matière première n'aura que temporairement à souffrir, il faut l'espérer, de la déplorable crise engendrée aux États-Unis par le funeste antagonisme et le conflit sanglant du Nord et du Sud.

De Manchester, son principal centre, l'industrie cotonnière a rayonné sur tout le Lancashire, où Preston, Bolton et Oldham sont au premier rang parmi les succursales de l'atelier dominant. Hors de là, il faut mentionner comme ses foyers les plus actifs en Angleterre, Stockport dans le Cheshire, la partie occidentale du Yorkshire et le comté de Derby, sur lesquels elle a débordé ; en Écosse, Glasgow, qui en est le siége le plus remarquable après Manchester, puis Paisley, Perth et Inverness. En Irlande, elle n'a encore pris racine qu'à Dublin.

La ville de Glasgow, dans le voisinage de laquelle fut établie la première filature mécanique (à Lanark), est particulièrement aussi le centre du commerce des mousselines brodées, objet d'une industrie très-importante naguère, qui occupait, en 1856, 200,000 brodeuses en Irlande, et plus de 30,000 en Écosse; mais depuis, l'encombre-

ment causé par un excès de production, antérieur à la crise de 1857, et la stagnation actuelle des affaires aux États-Unis, ont réduit le nombre de ces ouvrières ici à 9,000, là à 75,500. Une branche bien plus considérable encore, et qui n'a pas moins souffert, c'est la fabrication du bobinet ou tulle de coton anglais, fait à la mécanique. Cette industrie, née en 1809 et qui n'avait pas cessé de s'accroître et de se perfectionner, se trouve établie principalement dans le comté de Nottingham, d'où elle s'est répandue sur divers autres comtés du centre et de l'ouest de l'Angleterre, conjointement avec la bonneterie qui, par la nature des matières qu'elle emploie, se rattache également aux trois autres grandes industries textiles.

Parmi celles-ci, l'industrie lainière, bien qu'elle ait dû céder le pas à celle du coton, n'en représente pas moins, comme nous l'avons déjà dit, la source la plus ancienne de la prospérité industrielle de l'Angleterre. Dès le règne d'Édouard III, nous l'y voyons fortement encouragée. Sous Jacques Ier, les draps anglais formaient à eux seuls les neuf dixièmes de l'exportation du royaume, dans laquelle ils figuraient dès lors pour une valeur de 50 millions de francs. En 1815, l'exportation des lainages du Royaume-Uni atteignit un chiffre de 234 1/2 millions de francs, grâce au développement extraordinaire que prirent en cette année les envois à destination des États-Unis, leur débouché principal. Mais comme, depuis, la concurrence des autres nations est devenue de plus en plus forte pour cet article, sur les marchés extérieurs, ce sont les progrès de la consommation intérieure, progrès extrêmement rapides, mais dont l'évaluation exacte est difficile, qui pourraient, plutôt que les résultats variables de l'exportation, donner la mesure de l'accroissement réel de l'industrie lainière de la Grande-Bretagne. Contentons-nous de faire observer que, dans les seules manufactures d'Angleterre, la mise en œuvre des laines indigènes s'était déjà accrue de plus de 50 p. 100, dans l'intervalle de 1801 à 1844, et qu'en outre l'emploi des laines étrangères s'est élevé, pour tout le Royaume-Uni, dans le cours de la même période, de moins de 4 millions à plus de 28 1/2 millions de kilogrammes par an.

Le district occidental du Yorkshire est le siége principal de cette industrie en Angleterre. L'importance des manufactures de draps de

Leeds et de Halifax s'est accrue dans une proportion non moindre que la population de ces villes. On peut en dire autant de Bradford, qui doit sa prospérité à la fabrication des étoffes de laine peignée. Huddersfield et Wakefield aussi méritent d'être signalés, dans ce groupe, pour leurs manufactures de lainages. Parmi les autres villes et districts qui s'adonnent le plus activement à cette industrie, il faut citer le Lancashire, où elle fleurit surtout à Rochdale, les comtés de Gloucester et de Somerset, Exeter dans le Devonshire, Norwich dans le Norfolk et Leicester; puis, en Écosse, Glasgow, le grand centre de la fabrication des étoffes à carreaux.

A l'industrie lainière de la Grande-Bretagne se rattache aussi la fabrication des tapis, dont Kidderminster, ville du comté de Worcester, voisine de Birmingham, a eu pendant quelque temps le monopole, qui tend néanmoins à lui échapper, depuis que la préférence du public se porte sur des tapis moins solides, mais plus beaux.

En Irlande enfin, Dublin et Kilkenny ont aussi conservé quelques manufactures de laine; mais la puissante impulsion de l'art mécanique y fait encore en partie défaut à cette industrie, bien déchue de l'importance qu'elle avait autrefois dans cette île.

L'industrie de la soie, introduite en Angleterre par des réfugiés protestants de France, a pris aussi, chez nos voisins, un développement très-remarquable depuis une quarantaine d'années. L'importation de la soie, pour laquelle la Grande-Bretagne est entièrement tributaire de l'étranger, comme pour le coton, n'était encore en moyenne, pendant la période 1801-1812, que d'environ 500,000 kilogrammes par an. Elle s'accrut rapidement depuis 1826, grâce à la levée de la prohibition absolue des soieries étrangères, qui n'avait profité qu'à la contrebande, sans augmenter le débit des produits nationaux; puis à la faveur de la suppression des droits déraisonnables dont elle était restée longtemps grevée. Elle avait ainsi, dès 1850, dépassé le sextuple de la moyenne annuelle indiquée plus haut. Le moulinage a marché de front avec le tissage, et, quant à ce dernier, la fabrication anglaise, très-avancée pour l'uni, n'est généralement inférieure à la nôtre que pour le façonné. Aussi, le Royaume-Uni continue-t-il de recevoir beaucoup de soieries de France et de Chine. De toutes les grandes branches de son industrie,

la manufacture de la soie est la moins importante, au point de vue de l'exportation britannique. Les siéges principaux de cette fabrication sont, en Angleterre, Londres, Norwich et Coventry[1], Derby, Manchester et Macclesfield; en Écosse, Glasgow et Paisley.

L'industrie linière est la seule industrie britannique qui ait prospéré en Irlande aussi. Quand, vers la fin du dix-septième siècle, le gouvernement métropolitain, poussé par la jalousie égoïste des fabricants anglais, s'appliqua, par des mesures tyranniques, à ruiner dans cette île la manufacture de la laine, dont ils voyaient la concurrence d'un mauvais œil, il crut devoir, en compensation, y encourager la fabrication de la toile. Cependant, les avantages signalés que le commerce britannique a remportés, dans cette branche, sur celui des tissus rivaux de l'Allemagne et de la Belgique, sont dus principalement à la filature mécanique du lin, inventée par le Français Philippe de Girard, mais portée en Angleterre dès 1815. Le développement de cette industrie, dont Leeds y est le principal siége, a pris un caractère encore plus remarquable en Écosse, où Dundee en est aujourd'hui le centre et le marché dominant. En Irlande, Belfast et toute la province d'Ulster fabriquent une grande masse de toiles; mais c'est la Grande-Bretagne qui leur fournit longtemps la majeure partie du fil mécanique.

Au mois de mai 1859, il existait cependant déjà, en Irlande, 82 filatures de lin, armées de 652,000 broches, dont 561,000 en activité; plus 28 établissements de tissage mécanique, avec 3,633 métiers, sur lesquels 509 chômaient alors; mais, vers la fin de l'année, le nombre des métiers augmenta considérablement.

Dans aucun pays, la Belgique exceptée, les branches multiples de l'industrie métallurgique ne sont favorisées au même degré que dans la Grande-Bretagne, par l'abondance du combustible et des minéraux. Birmingham, avec ses ateliers cyclopéens, si renommés pour les ouvrages en fer et en cuivre, pour ses armes et pour sa quincaillerie, dans le comté de Warwick; Sheffield, pour la fabri-

---

1. Pour la rubanerie, qui, souffrant aujourd'hui partout de la défaveur où l'a mise un caprice de la mode, n'en a pas moins fait, dans les derniers temps, à Coventry, de remarquables progrès, constatés à l'Exposition universelle de 1862.

cation de la coutellerie, dans le Yorkshire; Wolverhampton, dans le Staffordshire, la succursale de Birmingham et le marché régulateur des prix de la fonte en Angleterre, y sont les trois foyers les plus puissants de la métallurgie. L'excellence du fil d'archal et des aciers anglais est connue. Glasgow joue dans le travail du fer, en Écosse, un rôle non moins actif. Le fer et la fonte sont, comme on sait, employés aux usages les plus variés dans la Grande-Bretagne, qui peut revendiquer notamment la priorité de l'emploi du fer à la construction de grands ouvrages, tels que ponts, voitures et navires. Le bon marché et la perfection technique ont, en quelque sorte, élevé les produits des usines métallurgiques de cette contrée au-dessus de toute concurrence étrangère. Parmi les spécialités les plus relevées du genre, il faut citer aussi les plaqués, dont le grand usage en Angleterre s'explique par l'élévation des droits auxquels la vaisselle d'or et d'argent y est soumise par le fisc, la fabrication de l'argenterie massive, l'orfévrerie, l'horlogerie, poussée à une haute perfection dans la capitale, et dont Coventry partage la fabrication avec Londres, les instruments de précision, genre pour lequel cette ville rivalise avec Paris, et enfin les machines, la grande force de l'industrie britannique, dont ces puissants appareils ont fondé et constituent surtout la prépondérance.

Bien que la France et les États-Unis puissent se glorifier, à juste titre, de plusieurs des plus merveilleuses inventions mécaniques qui, depuis un demi-siècle, ont changé la condition de l'industrie, en lui donnant des moteurs infatigables et d'une force titanique ; bien que la France en particulier possède aujourd'hui tous les secrets de l'art de construire les machines, l'emploi de celles-ci est, on le sait, encore loin d'avoir reçu chez nous un développement comparable à celui qu'il a pris, depuis longtemps, dans la Grande-Bretagne. Ajoutons que, jusqu'en 1825, le vieil esprit de monopole interdisait dans cette contrée, sous des peines d'une sévérité draconienne, la sortie des machines, ainsi que celle des ouvriers nationaux, pour empêcher la divulgation des secrets de leur industrie à l'étranger. Mais, on finit par comprendre le ridicule et l'inefficacité de pareilles rigueurs et, depuis, les machines de toute espèce, pour la construction desquelles il existe de vastes ateliers dans toutes les grandes villes de manufac-

ture et dans tous les grands ports du pays, sont devenus un objet capital de l'exportation britannique.

La fabrication de la poterie occupe une place des plus distinguées dans l'industrie anglaise. Elle fleurit particulièrement dans le Staffordshire, où le célèbre Wedgewood commença, au dernier siècle, la fortune de cette branche de manufacture, à laquelle Stoke sur le Trent doit sa prospérité, et qui a projeté des rameaux dans quelques autres villes, comme Glasgow, Newcastle, etc. Malgré l'ancienne renommée dont jouit l'Angleterre pour certaines vitrifications, le progrès général de l'industrie du verre y a été longtemps retardé par un régime très-onéreux de droits d'excise, qui avait fait de ses produits comme un objet de luxe, et dont l'abolition a marqué parmi les réformes de sir Robert Peel. Aussi, la consommation du verre ne s'était-elle presque pas accrue, depuis la fin du dernier siècle, et serait-il d'autant plus curieux de constater les résultats obtenus par la suppression de la taxe, car les verreries sont nombreuses et très-répandues dans les trois royaumes. La fabrication des cuirs et peaux est vantée à juste titre, ainsi que la sellerie anglaise. Il en est de même de la mercerie. La papeterie n'a pas moins d'importance, notamment la fabrication du papier à la mécanique. La consommation intérieure du papier, estimée par Porter à plus de 56 millions de kilogrammes, en 1845, avait déjà plus que triplé depuis le commencement du siècle. En 1860 enfin, à la veille de la suppression du droit d'excise[1] auquel était sujet cet article aussi, la production totale du Royaume-Uni, en papier, s'élevait à 223,575,000 livres (101,280,000 kilogrammes), représentant une valeur de plus de 36 millions de francs, malgré la diminution constatée dans le nombre des papeteries, qui s'est réduit de 525, en 1838, à 384 (dont 306 en Angleterre, 52 en Écosse et 26 en Irlande), d'après un document officiel de cette année. Il nous reste à mentionner encore les raffineries de sucre, les savonneries, dont on estimait la production, en 1851, à environ 205 millions de livres ou 84 millions de kilogrammes, et enfin les brasseries, montées sur une échelle colossale, ainsi que les distilleries d'eaux-de-vie de grains.

1. Supprimé depuis le 1er octobre 1861.

Voici quels ont été, depuis 1847, d'après le contrôle de l'excise, les chiffres de la production et de la consommation intérieure du houblon et de la drêche, principaux ingrédients de la bière, ainsi que des spiritueux indigènes, atteints ou non par l'impôt :

	QUANTITÉS PRODUITES.		QUANTITÉS DESTINÉES A LA CONSOMMATION.		
	Spiritueux.[1]	Drêche.	Spiritueux.	Drêche.	Houblon.
	Gallons imp.	Boisseaux.	Gallons imp.	Boisseaux.	Livres.
1847	20,640,000	35,308,000	20,640,000	35,308,000	44,677,000
1848	22,234,000	37,546,000	22,202,000	37,546,000	43,987,000
1849	23,011,000	38,935,000	22,962,000	38,935,000	16,376,000
1850	23,919,000	40,745,000	23,863,000	40,745,000	48,267,000
1851	24,031,000	40,337,000	23,977,000	40,337,000	26,139,000
1852	25,270,000	41,072,000	25,201,000	41,072,000	50,147,000
1853	25,423,000	42,040,000	25,021,000	41,992,000	30,950,000
1854	26,149,000	36,819,000	25,884,000	36,813,000	9,292,000
1855	26,226,000	35,388,000	21,957,000	34,401,000	82,368,000
1856	28,257,000	42,892,000	23,301,000	41,579,000	54,303,000
1857	29,341,000	45,968,000	24,150,000	44,545,000	46,267,000
1858	24,783,000	46,655,000	23,213,000	45,106,000	48,948,000
1859	26,030,000	49,508,000	23,879,000	47,746,000	67,144,000
1860	23,781,000	43,551,000	21,404,000	41,754,000	10,353,000
1861	24,498,000	47,935,000	19,699,000	46,650,000	23,430,000
	Hectol.	Hectol.	Hectol.	Hectol.	Kilogr.
Soit	1,113,000	17,424,000	895,000	16,957,000	9,614,000

En 1862 enfin, la fabrication des spiritueux indigènes, qui subit des fluctuations notables, de même que le commerce de la drêche, sans pourtant varier autant que celui du houblon, a présenté les chiffres suivants :

	QUANTITÉS produites.	QUANTITÉS destinées à la consommation.
	Gallons.	Gallons.
Angleterre et pays de Galles	7,552,037	10,458,892
Écosse	13,113,384	4,400,271
Irlande	4,301,539	3,977,024
Totaux	24,966,960	18,836,187
Soit hectolitres	1,133,500	855,163

C'est l'Écosse qui fournit, comme on voit, à la consommation britannique, la plus forte quantité de spiritueux, en eaux-de-vie de grains (*whisky*) surtout. Quant à la production de l'Irlande, qui était arrivée de 4,475,458 gallons, en 1802, à son maximum de 11,894,169

1. Tous les spiritueux sont ramenés, par l'administration britannique, à l'esprit de preuve, contenant 50 p. 100 ou moitié d'alcool pur.

gallons, en 1836, elle a fortement décliné depuis 1840, en partie sous l'influence salutaire du développement des sociétés de tempérance, mais en grande partie aussi par l'effet des mauvaises récoltes, de la misère et des émigrations.

Le taux actuel du droit de consommation, dans les trois royaumes, est de 10 sh. par gallon (275 francs par hectolitre). Ajoutons que, depuis 1858, le gouvernement a élevé le droit d'accise sur les spiritueux en Irlande, pour en mettre le tarif d'accord avec celui de la Grande-Bretagne, et que, depuis le 15 août 1855, la préparation de la drêche pour la distillation, comme pour l'exportation, même sous forme de bière, est affranchie du droit, ainsi que les esprits destinés à l'exportation. Aussi, l'impôt de l'excise n'a-t-il réellement atteint, en 1861, que 44,141,422 boisseaux de drêche et 20,045,159 gallons de preuve d'esprits indigènes.

Il n'a encore été fait, dans la Grande-Bretagne, aucun relevé officiel de l'état général des forces de l'industrie. Il semble pourtant que la concentration de l'activité manufacturière dans de grands foyers dût y rendre l'exécution d'un travail pareil moins difficile qu'ailleurs. La filature et les industries textiles sont les branches les mieux connues, grâce aux rapports des inspecteurs du travail des enfants dans les manufactures. Ces publications résument ainsi l'organisation et les progrès de ces industries, les plus importantes du Royaume-Uni :

MANUFACTURE DU COTON.

			En 1850.	En 1856.	En 1861.
Établissements.		Nombre	1,932	2,210	2,887
Broches.		—	20,977,017	28,010,217	30,387,467
Métiers mécaniques.		—	249,627	298,847	399,992
Forces motrices	à vapeur.	Chevaux	71,005	88,000	281,663
	hydrauliques.	—	11,550	9,131	12,467
Ouvriers.		Nombre	330,924	379,213	451,569

MANUFACTURE DE LA LAINE.

1° Laines autres que peignées.

Établissements.		Nombre	1,497	1,505	1,679
Broches.		—	1,595,278	1,786,972	2,182,609
Métiers mécaniques.		—	9,439	14,453	21,770
Forces motrices	à vapeur.	Chevaux	13,455	17,490	26,879
	hydrauliques.	—	8,689	8,411	9,598
Ouvriers.		Nombre	74,443	79,091	86,983

2° Laines peignées (worsted).

		En 1850.	En 1856.	En 1861.
Établissements.	Nombre	501	525	532
Broches.	—	875,830	1,324,549	1,289,172
Métiers mécaniques.	—	32,617	38,956	43,048
Forces motrices	à vapeur. Chevaux . .	9,800	13,473	26,234
	hydrauliques. — . .	1,625	1,431	1,970
Ouvriers.	Nombre	79,737	87,794	86,063
	MANUFACTURE DE LA SOIE.			
Établissements.	Nombre	277	460	771
Broches.	—	1,225,560	1,093,799	1,338,544
Métiers mécaniques.	—	6,092	9,260	10,709
Forces motrices	à vapeur. Chevaux . .	2,858	4,360	6,186
	hydrauliques. — . .	853	816	864
Ouvriers	Nombre	42,544	56,137	52,429
	MANUFACTURE DU LIN, DU JUTE ET DU CHANVRE.			
Établissements.	Nombre	393	417	440
Broches.	—	965,031	1,288,043	1,252,236
Métiers mécaniques.	—	1,141	7,689	15,347
Forces motrices	à vapeur. Chevaux . .	10,905	14,387	33,902
	hydrauliques. — . .	3,387	3,935	4,414
Ouvriers.	Nombre	68,434	80,262	94,003
	RÉCAPITULATION DES INDUSTRIES TEXTILES. (*Filature et tissage.*)			
Établissements.	Nombre	4,600	5,117	6,378
Broches.	—	25,638,716	33,503,580	36,450,028
Métiers mécaniques.	—	298,916	369,205	490,866
Forces motrices	à vapeur. Chevaux . .	108,023	137,710	375,294
	hydrauliques. — . .	26,104	23,724	29,339
Ouvriers.	Nombre	596,082	682,497	775,534

Sur les 6,378 manufactures de fils et tissus existant en 1861 dans le Royaume-Uni, 5,652 appartenaient à l'Angleterre et au pays de Galles, 568 à l'Écosse et 158 à l'Irlande.

Dans ces nombres se trouvent comprises, indépendamment des branches énumérées plus haut, 69 fabriques de bonneterie, dont 65 en Angleterre et 4 en Écosse. L'ensemble de ces fabriques était pourvu de 716 métiers à la main, de 6,975 têtes de métiers circulaires et de 1,382 métiers plats, mus par la vapeur; elles occupaient 4,487 ouvriers, dont plus de moitié du sexe féminin.

Dans l'outillage de la filature en général, la part de l'Écosse est de 2,615,220 broches; celle de l'Irlande, où la filature du lin seule a de l'importance, n'est que de 739,205 broches.

Aux 490,866 métiers à filer mécaniques (*power looms*) s'ajoutent, pour l'ensemble du Royaume-Uni, 230,564 métiers à tisser, également mus par la vapeur.

Dans les 775,534 ouvriers, dont 308,273 hommes et 467,261 femmes, se trouvent compris les enfants des deux sexes, soit 25,305 garçons et 34,288 filles. Mais, il ne s'agit ici que du personnel des fabriques soumises aux règlements sur le travail dans les manufactures. En réalité, le nombre des ouvriers occupés par les industries textiles est beaucoup plus considérable.

Un document présenté par M. A. Redgrave, l'un des inspecteurs des manufactures, au congrès de statistique réuni à Londres en 1860, permet de compléter en partie les renseignements ci-dessus par les données suivantes, établies sur la base des informations obtenues en 1856 :

MANUFACTURE DU COTON.

Matière première mise en consommation	7,832,000	quintaux anglais.
représentant une valeur de	20,103,083	livres sterling.
Montant des salaires payés	20,000,000	— —
Valeur de la houille, de l'huile, etc., employées	2,000,000	— —
Intérêts payés et frais de réparation	9,588,000	— —
Total des valeurs	51,691,083	livres sterling.
Soit environ	1,292	millions de francs.

MANUFACTURE DE LA LAINE.

1° Laines autres que peignées.

Matière première mise en consommation	199,531,000	livres anglaises.
représentant une valeur de	10,314,477	livres sterling.
Montant des salaires payés	2,446,000	— —
Valeur de la houille, de l'huile, etc., employées	1,200,000	— —
Intérêts payés et frais de réparation	4,124,000	— —
Total des valeurs	18,084,477	livres sterling.
Soit environ	452	millions de francs.

2° Laines peignées (worsted).

Matière première mise en consommation	15,000,000	livres anglaises.
représentant une valeur de	5,000,000	livres sterling.
Montant des salaires payés	2,304,000	— —
Valeur de la houille, de l'huile, etc., employées	1,355,000	— —
Intérêts payés et frais de réparation	2,590,915	— —
Total des valeurs	11,249,915	livres sterling.
Soit environ	281	millions de francs.

MANUFACTURE DE LA SOIE.

Matière première mise en consommation	9,290,276	livres anglaises.
représentant une valeur de	9,754,779	livres sterling.
Montant des salaires payés	1,122,000	— —
Valeur de la houille, de l'huile, etc., employées	100,000	— —
Intérêts payés et frais de réparation	3,293,000	— —
Total des valeurs	14,269,779	livres sterling.
Soit environ	357	millions de francs.

MANUFACTURE DU LIN ET DU CHANVRE.

Matière première mise en consommation	4,716,867 quintaux anglais.
représentant une valeur de.	7,257 875 livres sterling.
Montant des salaires payés	1,805,850 — —
Valeur de la houille, de l'huile, etc., employées . . .	330,000 — —
Intérêts payés et frais de réparation.	2,807,000 — —
Total des valeurs	12,200,725 livres sterling.
Soit environ	305 millions de francs.

RÉCAPITULATION DES INDUSTRIES TEXTILES

(*Filature et tissage.*)

Valeur totale des matières premières	52,430,214 livres sterling.
Montant des salaires payés	27,677,850 — —
Valeur de la houille, de l'huile, etc., employées . . .	4,985,000 — —
Intérêts payés et frais de réparation	22,402,915 — —
Valeur totale de la production, calculée au prix de revient	107,495,979 livres sterling.
Soit environ	2 milliards 687 millions de fr.

Depuis 1856, l'industrie cotonnière a fait des progrès encore plus remarquables. En 1859, la quantité de coton brut mise en œuvre par les manufactures britanniques, s'éleva jusqu'à 442 millions de kilogrammes, évalués à 688 millions de francs, et la valeur totale de leur production, en fils et tissus, atteignit le chiffre prodigieux de 1 milliard 785 millions de francs, maximum des résultats constatés jusqu'à cette époque. Mann[1] estimait à 3 millions de broches l'accroissement annuel de l'outillage de filature de cette gigantesque industrie, dans la Grande-Bretagne, avant que la guerre d'Amérique ne l'eût jetée dans la détresse, en la privant d'une partie de son approvisionnement habituel, entravé par le blocus des ports du Sud de l'Union. L'immense développement des intérêts qui s'y lient, peut aussi donner la mesure de ce que le pays doit souffrir d'une interruption même passagère du travail, dans une branche de manufacture dont l'importance y égale pour le moins celle de toutes les autres industries textiles, si elle ne la surpasse pas.

En effet, l'Angleterre seulement, d'après le relevé de 1861, ne comptait pas moins de 2,715 manufactures de coton, pourvues de 28,352,125 broches, de 368,125 métiers à filer et de 149,539 métiers à tisser. Elles employaient 407,598 personnes et une force de 263,136 chevaux-vapeur, indépendamment de la force hydraulique, équivalente à 9,825 chevaux. Depuis 1850, la force motrice en vapeur em-

1. *The cotton trade of Great Britain*, Londres, 1860.

ployée dans les usines à coton paraît avoir presque quadruplé, tandis que le personnel n'y a augmenté que de 36 p. 100. Le comté de Lancastre réunit à lui seul près de 2,000 manufactures et plus de 21 $^{1}/_{2}$ millions de broches affectées à l'industrie cotonnière. A Manchester même, la production de cette branche est évaluée, en moyenne annuelle, à 70 millions sterling (1 milliard 750 millions de francs). L'Écosse aussi possède 163 de ces manufactures, avec 1,915,398 broches, tandis qu'il n'en existe encore que 9, avec 119,944 broches, en Irlande.

L'industrie de la laine se trouvait ainsi répartie en 1861 :

	LAINE NON PEIGNÉE.			LAINE PEIGNÉE.		
	Angleterre.	Écosse.	Irlande.	Angleterre.	Écosse.	Irlande.
Manufactures	1,456	184	39	512	17	3
Broches	1,846,850	317,185	18,574	1,245,526	38,946	4,700
Métiers mécaniques	20,344	1,303	123	42,968	80	»
— à tisser	15,835	1,189	91	28,736	51	»
Force en chevaux-vapeur	25,233	1,578	68	25,426	808	»
Ouvriers	76,309	9,812	862	82,972	2,916	175

Sur les 771 manufactures de soie, il n'en revient que 8 à l'Écosse et 2 à l'Irlande; tout le gros de l'industrie est concentré en Angleterre.

La répartition de l'industrie du lin ressort ainsi de l'état de la même année:

	Angleterre.	Écosse.	Irlande.	Royaume-Uni.
Fabriques	136	163	100	399
Broches	344,308	279,385	592,981	1,216,674
Métiers à filer	2,160	7,966	4,666	14,792
— à tisser	1,528	5,847	3,314	10,689
Force en chevaux-vapeur	8,505	12,512	10,710	31,727
Ouvriers	20,305	33,599	33,525	87,429

C'est l'Irlande qui a aujourd'hui le plus de broches à filer le lin, tandis que l'Écosse domine dans le tissage de cette matière.

L'Irlande n'a point de manufactures de chanvre d'Europe, et l'on n'en compte que 5, avec 2,580 broches, en Angleterre et en Écosse. Les manufactures de jute ou chanvre de l'Inde se multiplient au contraire. Elles sont actuellement au nombre de 36 (dont 27 en Écosse, 5 en Irlande et 4 en Angleterre), pourvues de 32,982 broches avec plus de 1,000 métiers, occupant près de 6,000 personnes.[1]

1. Voir, pour plus de détails, le recueil français des Annales du commerce extérieur (*Angleterre*, F. C., n° 41).

A défaut de renseignements statistiques précis, sur presque toutes les autres branches, passons tout de suite à l'industrie manufacturière de la France, dont nous avons déjà fait ressortir, au chapitre premier, le génie propre et les qualités distinctives, mais dont il nous reste à faire connaître aussi les principaux groupes et à mesurer l'importance et le développement.

Dans la géographie industrielle de la France, c'est Paris qui frappe l'attention tout d'abord. Ce centre de la vie politique, intellectuelle et artistique, ainsi que du mouvement commercial et financier du pays, n'y joue pas un rôle moins actif dans l'industrie. C'est depuis une dizaine d'années surtout que les tendances industrielles l'y emportent de plus en plus, en se déployant avec une force irrésistible. Elles ne sauraient d'ailleurs étonner dans une métropole qui, étant en même temps le grand marché des capitaux et des métaux précieux, présente aux entreprises nouvelles plus de ressources et plus de chances de succès que toute autre ville du continent. Aussi l'industrie de Paris est-elle, sans contredit, par la variété infinie des objets qu'elle embrasse et des articles qu'elle fournit à la consommation de tous les pays, la plus encyclopédique du monde entier, comme elle en est la plus brillante. Dans aucune de nos villes de province, Lyon et les grands ports non exceptés, les affaires industrielles et commerciales n'atteignent un chiffre qui approche de l'importance qu'elles ont dans la capitale, surtout si l'on tient compte des façons données par celle-ci aux vêtements et à une multitude d'autres objets qui entrent immédiatement dans la consommation. Dès 1847, la valeur totale de la production industrielle de Paris s'élevait, d'après les résultats de l'enquête de la Chambre de commerce, à plus de 1,318 millions de francs, et même à plus de 1,463 $^{1}/_{2}$ [1], si l'on y comprend l'industrie du bâtiment. Or, il est hors de doute que ces chiffres, un moment réduits à moins de la moitié, par l'effet de la révolution de 1848, ont été beaucoup dépassés depuis, grâce au puissant essor que l'industrie a repris, dans la période suivante, et aussi par suite de l'annexion récente de la

1. Voyez l'article *Paris* de MM. Léon Say et Paul Coq, dans l'excellent Dictionnaire du commerce et de la navigation de Guillaumin, Paris, 1861.

banlieue, avec les nombreux établissements qu'elle renferme. De plus de 400,000, en 1847, le nombre des patrons, chefs d'exploitation, employés, ouvriers et apprentis des deux sexes, appartenant à la catégorie des professions industrielles et marchandes, s'était accru jusqu'à 526,000, dès 1856. En 1859, la valeur des seuls produits déclarés pour l'exportation et envoyés directement de Paris à l'étranger, formait, d'après le contrôle de la douane de cette ville, une somme de plus de 211 millions de francs.

Ce sont, toutefois, les petites industries qui prédominent essentiellement dans cette capitale, où, sur 64,816 entrepreneurs, domiciliés de 1848 à 1852 dans l'enceinte du mur d'octroi, on n'en comptait que 7,117 employant plus de dix ouvriers. Le nombre des filatures et des grands ateliers de tissage y a diminué plutôt qu'augmenté; mais, si les bras s'éloignent, la tête reste à Paris, qui n'en continue pas moins à imprimer une direction de plus en plus active à toutes les industries de luxe, pour le dessin, les couleurs, le choix des formes et tout ce qui relève de l'art et du goût. C'est dans la capitale que les matières s'apprêtent, que les fils sont teints, que l'on choisit les nuances et que les dessins s'exécutent en majeure partie. Les modes, les chaussures de femme, les gants, les fleurs artificielles, les éventails, les cannes et les parapluies, la tabletterie, la bimbeloterie, les nécessaires, les objets de toilette et la parfumerie, plus particulièrement compris sous la dénomination collective d'articles de Paris; puis, les nouveautés de tout genre, les châles, les gazes, les bronzes, les plaqués, l'orfévrerie, la bijouterie et l'horlogerie fine; les machines, les instruments de précision et de musique, les pianos, les lampes, la sellerie et la carrosserie, l'ébénisterie d'art, la marquetterie, la bimbeloterie, les boutons et la mercerie fine, la chapellerie, la bougie stéarique, les papiers peints et les cartonnages, ainsi que la typographie, la lithographie et de nos jours aussi la photographie, tous ces produits sont autant de fleurons de l'industrie parisienne, à laquelle plusieurs d'entre eux appartiennent même presque exclusivement.

Paris est le foyer dominant de cette France orientale qui réunit presque toutes les grandes industries de l'empire, et dont les autres principaux groupes manufacturiers sont la Flandre, la Normandie et

le pays rémois, dans le nord, la Haute-Alsace, dans l'est, et le Lyonnais, dans le midi. L'ouest, au contraire, depuis les Côtes-du-Nord jusqu'aux Pyrénées, possède comparativement très-peu de manufactures.

Parmi les foyers les plus marquants de l'industrie manufacturière, en province, il faut nommer d'abord Lyon, la métropole de la fabrication des soieries, puis Nîmes, Avignon et Tours pour les étoffes, comme Saint-Étienne et Saint-Chamond pour la rubanerie de soie; Elbeuf, Louviers et Sedan pour les draps fins, Bischwiller, Lodève, Carcassonne, Limoux et Châteauroux pour les draps communs, Reims, Roubaix et Turcoing pour les étoffes de laine pure et mélangée, le Cateau-Cambrésis pour les mérinos, Amiens et tout le département de la Somme pour les tissus de laine mélangée de soie et la bonneterie de laine, Rouen, Beauvais, Lille, Orléans et Sommières (Nord) pour les couvertures, Beauvais, Aubusson et Abbeville pour les tapis; Mulhouse, Sainte-Marie-aux-Mines et leurs succursales, dans le Haut-Rhin, pour les cotonnades de tout genre et les indiennes, Rouen, centre du groupe de Normandie, pour la rouennerie, Lisieux pour les toiles cretonnes, Lille pour la filature du coton, Amiens pour les velours de coton, Saint-Quentin, Tarare et Calais pour le tulle et les étoffes légères, telles que mousselines, batistes d'Écosse, jaconas, etc., Troyes pour la bonneterie de coton, Alençon, Bailleul, Chantilly, le Puy, Mirecourt, Arras, Douai, Caen et Bayeux pour les dentelles (points, valenciennes, etc.) et les blondes; Lille, Armentières et les campagnes environnantes pour l'industrie linière en général, Saint-Quentin, Valenciennes et Cambrai pour les batistes et linons, Nancy et les environs pour les broderies, etc.

Les départements de la Haute-Marne, de la Côte-d'Or, de la Haute-Saône, des Ardennes, de la Nièvre, de la Moselle, de la Meuse, du Doubs et de Cher-et-Loire, marquent le plus dans l'industrie du fer, Langres, Thiers et Chatellerault dans la coutellerie, Saint-Étienne dans la fabrication des armes et toutes les industries métallurgiques; le Creuzot, Mulhouse et Nantes dans la construction des machines, le Jura, Besançon et Beaucourt dans l'horlogerie; Baccarat (Meurthe) et Saint-Louis (Moselle) dans la cristallerie, Saint-Gobain (Aisne) et Saint-Quirin (Meurthe) dans la fabrication des glaces, Sèvres,

Chantilly et Limoges dans celle des porcelaines, Annonay, Essonne, etc., dans la papeterie, Rixheim (Haut-Rhin) dans la fabrication des papiers peints, Annonay aussi dans la mégisserie, Grenoble, Lunéville et Niort dans la ganterie; Marseille dans la savonnerie et Grasse dans la parfumerie; le Nord, le Pas-de-Calais et la Somme dans la production du sucre de betterave, Nantes, Orléans, Marseille et Rouen dans le raffinage du sucre colonial, Cette dans la composition des vins liquoreux, Cognac et Angoulême, ainsi que Bordeaux, dans la distillation des eaux-de-vie, Montpellier et Nîmes, enfin, dans celle des troix-six.

Voici, d'après la Statistique officielle de l'industrie française, publiée de 1847 à 1852, en 4 volumes, quelle aurait été, vers cette époque, la situation de nos industries textiles:

	Nombre d'établissements.	Nombre d'ouvriers.	Nombre de broches.	Nombre de métiers.	Nombre d'autres machines de toute espèce	Nos d'ordre.
Manufacture du coton	2,394	244,819	3,457,532	116,142	»	1
— de la soie	1,460	165,000	»	90,000	»	2
— de la laine	2,424	144,146	1,267,396	38,498	20,242	3
— des tissus mélangés	1,073	85,121	151,360	41,523	6,371	4
— du chanvre et du lin (y compris la dentelle, la toile cirée et les cordages).	5,606	56,167	210,282	20,901	2,162	5

	Nos d'ordre.	VALEUR TOTALE de la production.	VALEUR d'après les rapports de la commission française de l'exposition universelle de 1851 et la Statistique de M. Block (1860).
		Francs.	Francs.
	1	416,000,000	630,000,000 } [3]
	2	406,000,000	1,200,000,000 } [3]
	3	473,000,000	921,000,000 } [3]
	4	218,000,000 [1]	330,000,000
	5	102,000,000	250,000,000
Total		1,615,000,000 [2]	3,331,000,000
Plus, pour les fils et tissus fabriqués à Paris		106,000,000	
Total général		1,721,000,000	

1. Dont environ 123 millions en étoffes mélangées de soie.

2. La valeur des matières premières entrait pour 1,037 millions de francs dans ce chiffre.

3. Pour l'industrie de la soie un milliard répond peut-être mieux à l'état réel de la production; pour celles du coton et de la laine, les évaluations de manufacturiers très-compétents ont accrédité les chiffres de 600 à 650 et 800 millions.

Observons cependant que les chiffres de la Statistique officielle de 1852, outre qu'ils ne comprennent pas l'industrie de la capitale, étaient déjà regardés comme très-incomplets à l'époque où ils furent publiés. Ainsi, le nombre des broches ne saurait être estimé de nos jours à moins de 5,400,000 pour la filature du coton, de 1,600,000 pour la laine cardée, d'un million pour la laine peignée, et d'un demi-million pour la filature du lin. Il ne faut pas oublier non plus qu'une partie du chanvre et du lin est encore filée et tissée dans les campagnes, par les familles des producteurs mêmes. Quant au nombre des métiers à tisser la soie, il était déjà en réalité de 140,000, d'après le rapport sur l'Exposition universelle de 1851. A la production des industries textiles, il faut ajouter, au surplus, celle des dentelles et broderies, dont M. Block porte la valeur à 90 millions de francs.

Pour les autres branches de l'industrie française, nous empruntons au même auteur les évaluations suivantes, en lui en laissant la responsabilité et renvoyant à son livre (t. II, p. 222) pour la justification du groupement et des chiffres qui y paraîtraient trop hasardés.

	PRODUCTION TOTALE. Valeurs en millions de francs.
Effets d'habillement confectionnés et chaussures	1,369
Travail des peaux et cuirs	400
Industrie du fer	292½
Autres industries métallurgiques	154
Bijouterie, orfévrerie, horlogerie	200
Poteries, verre et cristaux	86
Papeterie et imprimerie	60
Ouvrages en os, ivoire, etc. (tabletterie, bimbeloterie), colle forte, noir animal, etc.	30
Travail du bois (sans les meubles)	35
Produits chimiques	80
Fabrication des matières grasses (huiles, savons, chandelles et bougies)	156¼
Industries d'alimentation (sucres, spiritueux, bière, cidre et vinaigre)	364½
Industrie parisienne de l'ameublement (ébénisterie et meubles de toute sorte, bronzes, papier de tenture, etc.), d'après l'enquête de 1847	137
Articles de Paris proprement dits	128½

La valeur des matières premières est également comprise dans ces chiffres, qui présentent encore des lacunes, et n'ont pas d'ailleurs la prétention d'embrasser toutes les spécialités industrielles. Ils ne

peuvent en général être considérés que comme des approximations. Aussi croyons-nous devoir renvoyer, pour un ensemble de renseignements plus précis et plus sûrs sur la marche du développement de chacune des principales industries des deux pays, au livre où nous aurons à présenter les tableaux du mouvement commercial des matières premières les plus importantes, ainsi que des fabrications qui en dérivent. Bornons-nous à faire observer ici, pour terminer, que l'accroissement de la production marche naturellement de front avec celui de la puissance de notre organisation manufacturière, résultant d'un emploi de plus en plus large de la vapeur, comme force motrice, dans le travail des fabriques.

Or, l'usage des machines et chaudières à vapeur est soumis en France, depuis 1823, à des épreuves, ainsi qu'à une surveillance motivée sur les dangers dont il peut devenir la cause. Les résultats de ce contrôle, dont l'exercice appartient au corps des ingénieurs des mines, ayant été publiés dans le compte rendu officiel de l'administration, fournissent les éléments de la comparaison suivante, dans laquelle nous embrassons toutes les machines et chaudières à vapeur employées sur terre, dans les entreprises industrielles, ainsi que dans les travaux des mines et de l'agriculture, en n'excluant du relevé que les locomotives:

	CHAUDIÈRES		MACHINES.	
Années.	Calorifères.	Motrices.	Nombre.	Force en chevaux de vapeur.
1839	1,789	3,311	2,450	33,308
1847	1,983	6,757	4,853	61,630
1859	16,257	16,709	13,691	169,167

Ces rapprochements sont assez significatifs, pour les progrès de la période 1847-1859 surtout.

Le département de la Seine occupe le premier rang, pour le nombre des établissements desservis par des appareils à vapeur; le Nord, le Rhône et la Seine-Inférieure figurent en deuxième ligne; l'Aisne, les Bouches-du-Rhône, le Gard, la Loire, le Pas-de-Calais, le Haut-Rhin et la Somme en troisième. Pour l'effectif des machines à vapeur, voici l'ordre dans lequel se suivent les départements qui en comptent le plus: Nord, Seine, Rhône, Seine-Inférieure, Loire, Pas-de-Calais, Aisne, Gard, Saône-et-Loire, Haut-Rhin et Somme.

Cependant, il n'est pas aujourd'hui un seul département qui ne possède au moins une chaudière.

Voici la spécification des usages de toutes les machines à vapeur industrielles employées en France, au commencement et à la fin de la période 1852-1859.

RELEVÉ DES INDUSTRIES DESSERVIES PAR DES APPAREILS A VAPEUR.[1]

	1852.			1859.		
	Nombre des établissements.	Machines à vapeur.		Nombre des établissements.	Machines à vapeur.	
		Nombre.	Force en chevaux.		Nombre.	Force en chevaux.
Filatures	1,438	1,179	16,495	1,965	1,820	29,492
Tissage	101	97	1,738	197	212	3,938
Manufactures de drap	99	93	1,194	136	132	1,741
Fabriques de molleton et d'ouate	12	12	71	37	38	248
— de couvertures et de tapis	11	11	74	27	28	438
— de tulle	10	10	75	57	57	284
— de châles	2	1	4	2	2	19
Blanchisseries	242	95	707	391	225	1,430
Teintureries	270	192	1,325	441	391	2,780
Apprêt d'étoffes	134	80	552	187	142	1,002
Impression sur étoffes	148	122	1,285	179	151	1,623
Lavage et échaudage de laines	21	9	45	32	26	285
Décatissage	108	24	60	120	30	94
Tondeuses de tissus	17	14	122	23	23	172
Passementerie	18	16	54	37	35	165
Chapellerie	60	36	47	115	83	203
Sécheries à vapeur	12	»	»	19	13	66
Tanneries	57	52	266	163	139	849
Fonderies et ateliers de machines	431	539	3,791	982	1,194	8,268
Laminage, tréfilerie, etc.	64	94	1,354	143	222	2,850
Chantiers de navires	41	40	611	52	64	660
Taillanderie et serrurerie	48	58	453	131	136	940
Armes et coutellerie	16	16	190	39	42	265
Instruments de précision	5	5	24	18	18	78
Affineries d'or et d'argent	9	10	81	24	24	173
Tourneurs sur bois et métaux	25	25	67	110	109	366
Fabriques de boutons et estampage	12	11	58	45	45	265
Menuiserie, carrosserie et charronnerie	34	40	273	115	121	877
Briqueteries et tuileries	15	15	95	82	88	557
Poteries de toute sorte	25	27	296	47	54	543
Verreries et cristalleries	32	73	620	61	115	1,725
Papeteries	179	50	552	241	159	2,244
Fabriques de papier peint	4	4	75	4	4	15
— de carton et cartonnage	12	10	50	37	30	220
Imprimeries	53	59	223	122	128	484
Fabriques de produits chimiques	86	62	313	206	167	915
— de couleurs	49	35	178	71	60	313

1. Pour les machines à vapeur employées dans l'agriculture et les mines, nous renvoyons aux pages 143 et 169, ce qui nous dispense de les comprendre dans ce relevé.

	1852.			1859.		
	Nombre des établissements.	Machines à vapeur.		Nombre des établissements.	Machines à vapeur.	
		Nombre.	Force en chevaux.		Nombre.	Force en chevaux.
Fabriques de céruse et de minium	9	9	156	14	14	192
— d'acide gallique	6	7	41	16	10	70
— de cirage	4	4	13	6	6	24
— de garance et de garancine	11	8	46	23	9	70
— de glucose	16	10	58	17	14	97
— de colle	19	4	8	23	14	59
— de ciment	10	10	97	25	27	346
— de noir animal et d'engrais	29	28	192	62	60	480
Minoteries	152	151	1,933	525	555	5,715
Féculeries	34	32	203	89	93	692
Chocolateries	54	53	204	143	151	703
Sucreries et raffineries de sucre	406	515	5,193	424	849	8,915
Distilleries	39	23	105	351	271	2,170
Brasseries	54	49	232	166	161	813
Huileries	119	128	1,338	252	250	2,688
Fabriques de sirops et de conserves alimentaires	34	25	85	107	74	355
Fabriques de vermicelles et pâtes.	19	12	64	49	35	173
Savonneries	23	10	74	45	25	173
Fabriques de bougies et de chandelles	84	22	96	136	44	216
Scieries	139	142	1,180	381	422	3,486
Moulins à tan	18	18	116	31	32	205
Fabriques de cardes, peignes, broches et navettes	33	33	111	80	82	490
Fabriques de caoutchouc	12	14	158	30	35	452
Hydraulique (élévation de l'eau)	95	105	1,062	148	181	2,228
Bains	136	77	162	215	136	366
Usines à gaz	17	15	79	20	32	244
Chauffage	47	»	»	48	3	4
Industries diverses	433	363	3,006	850	814	6,725

Les établissements industriels qui font jouer le plus de machines à vapeur sont, comme on voit, les filatures.

Le nombre des fonderies et des ateliers de construction de machines s'est accru plus rapidement encore. Ce sont des constructeurs français qui ont fourni à notre industrie la grande majorité de ces appareils. Si l'on y comprend les locomotives et toutes les autres machines fonctionnant soit pour le service des chemins de fer, soit à bord des bateaux et remorqueurs de la navigation à vapeur maritime et fluviale, on arrive, pour 1859, à un effectif total de 17,873 machines, de la force de 513,092 chevaux. En 1847, le total correspon-

dant n'était encore que de 6,004 machines, de la force de 145,807 chevaux.

Un cheval-vapeur équivaut à 3 chevaux de trait, et la force d'un cheval de trait à celle de 7 hommes de peine. On peut donc considérer comme un fait acquis que la force disponible, mise au service de l'industrie privée, sous toutes ses formes, par la puissance de la vapeur, est équivalente à la force de bras de 10,775,000 hommes, c'est-à-dire bien supérieure à celle de tous les hommes en état de travailler vivant actuellement en France. Tel est l'avantage que la civilisation procure aux peuples qui savent s'en approprier les moyens sur les peuples arriérés, réduits à l'usage de leurs bras.

Or, les relevés qui précèdent remontent à quatre ans, et un des effets les plus heureux du traité de commerce avec l'Angleterre, qui est entré en vigueur dans l'intervalle, a été de pousser presque toutes les branches arriérées de l'industrie française au renouvellement complet de leur outillage. Il y a là certainement à signaler un immense progrès, déjà très-fécond en résultats, mais dont le manque de chiffres certains ne permet pas encore de donner la mesure.

Des droits fiscaux établis au profit de l'État, indépendamment des perceptions de l'octroi de Paris et des autres villes, frappent, en France comme dans le Royaume-Uni, la fabrication ou la consommation des produits les plus importants de l'industrie d'alimentation, dont les objets ainsi imposés sont, chez nous, le sucre indigène, les spiritueux potables ou eaux-de-vie et la bière.

Il en résulte, comme pour le vin, le vinaigre et le cidre, un contrôle qui permet de suivre, d'une manière assez exacte, le mouvement des quantités de la production, dans ces différentes branches. (Voir page 150.)

La fabrication du sucre de betterave, industrie toute continentale, qui n'existe pas en Angleterre, doit son origine, en France, où elle marche aujourd'hui de pair avec le raffinage du sucre de canne, au blocus continental; cependant elle n'a commencé à y prendre un développement sérieux qu'après 1820. Toutes nos manufactures de sucre indigène se trouvent réunies en un seul groupe, dans les départements du nord. On jugera de la marche de leur production par les chiffres suivants :

QUANTITÉS DE SUCRE PRODUIT.

Années.	Kilogr.	Campagnes.	Kilogr.
1828	6,666,000	1850-1851	76,151,000
1829	4,381,000	1851-1852	68,573,000
1830	6,000,000	1852-1853	75,275,000
1835	35,000,000	1853-1854	76,951,000
Campagnes (du 1er sept. au 31 août).		1854-1855	44,744,000 [1]
1839-1840	22,749,000	1855-1856	92,198,000
1844-1845	36,458,000	1856-1857	89,573,000
1845-1846	40,547,000	1857-1858	151,514,000 [2]
1846-1847	53,795,000	1858-1859	132,651,000
1847-1848	64,316,000	1859-1860	126,480,000
1848-1849	38,639,000	1860-1861	100,876,000
1849-1850	62,175,000	1861-1862	146,415,000

L'essor de cette belle industrie, qui a eu ses moments de crise et ses vicissitudes, date précisément, et rien ne prouve mieux sa vitalité, de l'époque (1843) où les colonies, effrayées de sa concurrence, avaient obtenu des chambres la peréquation graduelle de l'impôt entre les deux sucres, mesure qui devait, comme on le croyait alors, entraîner la liquidation de la sucrerie indigène. Les remaniements postérieurs, de 1848 et de 1852[3], tendaient à aggraver, en faveur de l'intérêt colonial, la position des fabricants de sucre de betterave, dont la production n'en atteignit pas moins, en 1858, un chiffre qui dépassa celui de toutes les années précédentes. Depuis, la loi du 23 mai 1860, qui réduisit l'impôt sur le sucre indigène de 45 fr. pour 100 kilog., soit de 54 fr., double décime compris, à 25 fr., droit principal, ressortant à 30 fr. avec le double décime, a produit des résultats encore plus favorables, tant pour la consommation que pour la fabrication, qui, après un court intervalle de décroissance, est remontée, sous le nouveau régime, modifié de nouveau par la loi du 2 juillet 1862, de 108,782,000 kilogr. en 1860, à 140,902,000 en 1861 et à 161,747,000 en 1862 (chiffres de l'année solaire).

La fabrication des alcools ou eaux-de-vie, en France, a pris un très-grand développement depuis la Révolution. On en obtient la majeure partie par la distillation du vin ou du marc de raisin et de la betterave, de moindres quantités par celle des grains, du riz et

1. Année de mauvaise récolte pour les betteraves.

2. Année d'abondance exceptionnelle.

3. Décret du 27 mars de cette année.

d'autres farineux. De 369,000 hectolitres, à la fin du dernier siècle, la production totale de ces spiritueux atteignit successivement 906,337 hectolitres, en 1828, et 1,197,000 (maximum), en 1848. Elle n'était plus que de 947,400 hectolitres dans la campagne 1857-58. Les esprits dits trois-six sont plus particulièrement affectés à l'usage industriel.

La production du vinaigre, pour laquelle il n'y a pas de vins plus propres que ceux de France, ne paraît cependant former qu'une valeur de deux millions et demi à trois millions de francs par an. La principale marque est celle d'Orléans. De toutes les boissons, celle dont la fabrication s'est le plus rapidement accrue en France, dans les dernières années, c'est la bière. De 2,802,000 hectolitres en 1812, elle a passé à 3,220,000 en 1824 et à 3,885,000 en 1840, pour s'élever ensuite à 5 millions d'hectolitres en 1850, à 5,871,067 en 1855 et à 6,448,692 en 1856, à raison de 58 litres d'orge par hectolitre de bière. Pour les chiffres des années suivantes, voyez page 151.

Si la production y est restée stationnaire, c'est par suite de la faveur croissante des bières de l'étranger dans la consommation française.

Dans le Royaume-Uni, toutes les industries, sans exception, sont dans le domaine de la libre concurrence et de l'activité privée; il n'y existe point de manufactures de l'État. Mais en France, celui-ci possède encore le monopole industriel et commercial de deux branches de fabrication importantes, celui des poudres et salpêtres, exercé par l'administration militaire, avec l'entremise de celle des contributions indirectes pour la vente, et celui des tabacs, devenu une des sources de revenu les plus abondantes pour le fisc, au profit duquel Napoléon le rétablit en 1811, vingt ans après que la Révolution l'eut supprimé.

Voici le résumé général des comptes de l'administration des tabacs, dont la loi du 22 juin 1862 a renouvelé le monopole jusqu'au 1er janvier 1873.

Années.	Quantités vendues.	Produit brut.	Dépenses à déduire.
—	—	—	—
	Kilogr.	Francs.	Francs.
1816	10,355,000	55,161,000	24,358,000
1840	16,018,000	94,589,000	30,957,000
1847	18,928,000	117,396,000	34,902,000

Années.	Quantités vendues.	Produit brut.	Dépenses à déduire.
—	Kilogr.	Francs.	Francs.
1848	18,358,000	116,044,000	34,325,000
1849	18,339,000	116,873,000	28,493,000
1850	19,218,000	121,811,000	26,489,000
1851	19,995,000	126,099,000	31,493,000
1852	20,493,000	130,736,000	33,754,000
1853	21,510,000	138,777,000	27,899,800
1854	22,910,000	144,452,000	45,275,000
1855	24,530,000	152,479,000	53,746,000
1856	25,778,000	162,840,000	38,269,000
1857	27,575,000	173,253,000	47,127,000
1858	28,303,000	177,292,000	59,227,000
1859	28,602,000	178,802,000	65,632,000
1860	29,581,000	193,600,000	58,207,000

La manufacture des poudres, dont la vente n'était que de 710,000 kilogr. en 1820 et de 1,587,000 en 1840, a présenté depuis 1847 les résultats suivants :

Années.	Quantités vendues.	Produit brut.	Dépenses à déduire.
—	Kilogr.	Francs.	Francs.
1847	2,259,000	6,996,000	3,459,000
1848	1,862,000	6,635,000	2,729,000
1849	1,715,000	5,749,000	2,511,000
1850	1,732,000	5,945,000	2,077,000
1851	1,363,000	5,379,000	2,086,000
1852	1,545,000	5,800,000	2,221,000
1853	1,875,000	6,595,000	2,677,000
1854	2,491,000	8,025,000	3,653,000
1855	2,848,000	8,800,000	3,846,000
1856	3,882,000	11,069,000	5,479,000
1857	3,789,000	11,254,000	5,144,000
1858	3,038,000	10,017,000	5,136,000
1859	2,693,000	9,416,000	4,299,000

Il ne s'agit ici que des poudres de commerce, dont la fabrication n'a fait que s'accroître depuis, au point de dépasser 4 millions de kilogrammes en 1862.

L'État est aussi resté, chez nous, possesseur des deux manufactures privilégiées de Sèvres, pour la porcelaine, et des Gobelins, pour les tapisseries. La Savonnerie a été réunie, en 1826, à la seconde, dont la manufacture de tapis de Beauvais est une espèce de succursale. Mais l'utilité de ces établissements célèbres, qui sont les premiers du monde dans leur genre, demande à être appréciée, moins au point de vue des résultats économiques de leur exploitation industrielle, que d'après la perfection de leurs produits, véritables œuvres d'art, et surtout d'après les services qu'ils rendent, l'un

à l'art céramique, les autres à l'art de la teinture et du tissage de fils d'une variété de couleurs et de nuances infinie.

Rien ne serait plus intéressant qu'un aperçu succinct des progrès faits dans les diverses branches de l'industrie, durant la période qui s'est écoulée entre la première exposition universelle de Londres de l'année 1851 et celle de 1862; mais une pareille étude nous mènerait trop loin, outre qu'elle échappe à notre faible compétence. Nous ne pouvons donc faire mieux que de renvoyer, pour l'examen de ces matières, aux deux collections des rapports spéciaux, publiés, sur l'une et l'autre de ces expositions, par les membres de la section française du jury international, qui y a présidé. Il reste encore quelques lacunes à combler dans la première, qui est la plus volumineuse; mais la seconde, imprimée dans l'année même, avec une rare diligence, sous la haute direction de M. Michel Chevalier, est complète. Elle forme 6 volumes, qui ont paru chez Napoléon Chaix, Paris, 1862.

§ 5. Résumé général de la production et progrès de la richesse nationale.

S'il est déjà très-difficile d'évaluer la production dans chacune de ses branches, à cause de l'incertitude d'une grande partie des éléments de la statistique, les chances d'erreur doivent être, naturellement, bien plus fortes encore dans les calculs par lesquels on s'applique à l'évaluer dans son ensemble. A la difficulté de bien déterminer la base conventionnelle du taux de la valeur moyenne des produits, au milieu des fluctuations incessantes que subissent les prix, sur les divers points du marché intérieur, en raison de la différence des qualités, du temps et des lieux, se joint ici la nécessité d'éviter les doubles emplois, auxquels on ne parvient à obvier que par une attention minutieuse à éliminer d'une part du compte des produits naturels tout ce qui rentre dans les moyens de production, et à ne compter de l'autre, dans la supputation des produits de l'industrie, que la plus-value qui résulte, pour la matière brute employée, de sa mise en œuvre ou transformation industrielle. D'après ces principes, l'estimation de la production nationale doit comprendre :

1° La valeur totale des produits du sol de la patrie, à savoir : en premier lieu, celle du produit des cultures, après déduction de ce qu'exige l'ensemencement; celle du croît des bestiaux et autres espèces domestiques, des produits et dépouilles de ces animaux, de ceux de l'éducation des vers à soie et des abeilles, déduction faite des fourrages, pailles et autres substances végétales employées à les nourrir; celle des produits de l'exploitation forestière, de la chasse et de la pêche fluviale; puis, en second lieu, la valeur des minerais, des matières salines, du combustible fossile et des matériaux extraits des mines, tourbières et carrières;

2° La valeur totale des produits de l'industrie nationale, c'est-à-dire celle des produits de toute sorte manufacturés dans le pays, moins le coût des matières premières, du combustible, de l'huile, etc., employés dans la fabrication, sans distinction de provenance, attendu que celles de ces matières qui sont fournies par l'étranger, ne représentent elles-mêmes que l'équivalent d'une partie de la production nationale, obtenu par voie d'échange; plus, la valeur des constructions navales, ainsi que celle des produits de la pêche côtière et de la grande pêche, branches de l'industrie maritime, pour lesquelles nous renvoyons au livre VII, § 6; enfin, les bâtiments construits et les autres créations immobilières, déduction faite des matériaux.

La production, évaluée comme nous venons de l'indiquer, est identique avec le revenu national, à cela près que ce dernier comprend, en outre, le bénéfice de la spéculation commerciale et financière, réalisé dans les opérations avec l'étranger, celui du fret de la navigation, sous pavillon national, et celui du transport des marchandises étrangères qui traversent le pays en transit.

C'est la production, jointe à ces branches secondaires du revenu national, qui alimente et entretient la richesse publique, dont ses progrès surtout déterminent l'accroissement. Le capital de la nation n'est autre que le fonds de cette richesse, qui alimente et entretient à son tour la production nationale. Il se compose de l'ensemble des propriétés foncières ou immobilières que renferme le territoire national, ainsi que de la totalité des biens mobiliers et des valeurs mobilières appartenant aux nationaux. Dans cette dernière catégorie se trouvent compris les armements maritimes et le numéraire en espèces mé-

talliques, de même que les créances et les hypothèques sur l'étranger, possédées par les nationaux, et qui s'élèvent aujourd'hui, non-seulement pour l'Angleterre, mais aussi pour la France, à des chiffres énormes, vu la masse de capitaux français engagés dans des entreprises de travaux d'utilité publique, tels que de chemins de fer, du percement de l'isthme de Suez, etc., et dans des exploitations industrielles, en Autriche, en Russie, en Italie, en Espagne, en Portugal, en Égypte, etc. Par la même raison, il y a lieu de déduire de la somme des éléments de la richesse nationale les créances et hypothèques sur les personnes et les biens des nationaux possédées par des étrangers.

Cela posé, nous n'essaierons pas cependant d'entreprendre nous-même l'évaluation de la production et de la richesse nationale des deux pays dont ce chapitre a pour objet de comparer les ressources, dans leur ensemble, au moyen d'une récapitulation sommaire; mais, nous inclinant devant la difficulté d'une tâche qu'il serait téméraire d'aborder avec des connaissances et des informations insuffisantes, contentons-nous ici des résultats d'évaluations antérieures, dues aux recherches et aux calculs d'hommes plus compétents et d'une autorité reconnue. Ces chiffres toutefois, et nous n'avons pas besoin de faire observer qu'il ne saurait en être autrement, ne sont aussi que des approximations, en partie fondées sur de simples conjectures.

Le revenu brut de l'économie rurale en France était évalué, vers la fin du premier empire, à 4 milliards 678 millions de francs, par le comte Chaptal, d'après lequel la valeur des produits de notre industrie ne s'élevait encore, à la même époque, qu'à 1,404 millions. — Suivant les estimations de M. le baron Ch. Dupin (*Forces productives et commerciales de la France*), tout le revenu brut du pays se serait accru, de 4 milliards 11 millions en 1780, à 4 milliards 655 millions en 1790, et à 8 milliards 800 millions en 1830, somme dans laquelle il accorde au revenu agricole (vers 1826) une part de plus de 5 milliards 313 millions de francs. — Malchus, en 1826 aussi, évaluait la production brute de l'agriculture à $217\frac{1}{4}$ millions de livres sterling (5,431,250,000 francs), pour le Royaume-Uni, et à 4,262,800,000 francs, pour la France; celle de l'industrie à $142\frac{3}{4}$ millions de livres sterling (3,568,750,000 francs), pour la première

de ces deux contrées, et à 1,820 millions de francs seulement, pour la seconde[1]. — Spackman, dans ses *Statistical Tables*, portait même le produit total de l'agriculture britannique à 250 millions sterling ou 6 milliards 250 millions de francs, total que notre consciencieux ami M. Schnitzler, au tome III, p. 26 de sa *Statistique de la France*, publiée en 1852, ne croyait pas devoir estimer, pour celle-ci, en tenant compte de l'opinion de Mathieu de Dombasle et en prenant pour base les prix des marchés, à moins de 6 milliards 600 millions de francs. Il est vrai qu'à la page 393 du même volume, M. Schnitzler n'arrive, par ses propres calculs, qu'à 5 milliards 106 millions de francs, pour le produit brut de l'économie rurale, des forêts, de la chasse et de la pêche, tandis que celui des mines et carrières pouvait s'élever, d'après l'estimation du même auteur, à 160 millions de francs (au maximum), et la production totale de l'industrie française, matières premières comprises, comme dans les évaluations déjà mentionnées plus haut, à 2 milliards 911 millions de francs.

M. L. de Lavergne, dans son *Essai sur l'économie rurale de l'Angleterre, de l'Écosse et de l'Irlande*, après quelques observations fort judicieuses sur la nécessité de laisser hors de compte tous les produits qui ne sont que des moyens de production, est amené à conclure que la valeur moyenne de la production agricole, avant 1848, calculée sur les prix des années antérieures, devait être alors d'environ 5 milliards de francs, dont 3 milliards 400 millions pour les produits végétaux et 1 milliard 600 millions pour les produits animaux, en France, et d'une somme à peu près égale dans le Royaume-Uni; mais, faisant la part de la différence qui existe entre les prix des deux marchés, pour les denrées similaires, il croit devoir réduire le chiffre de la production britannique, ramené à nos prix, dans l'intérêt de la comparaison des ressources effectives dont les deux pays disposent, à 4 milliards de francs, consistant moitié en produits animaux et moitié en produits végétaux.

La production industrielle, avec la multiplicité infinie de branches et de degrés de fabrication qu'elle comporte, se prête bien plus difficilement encore à une évaluation rigoureuse. La Statistique officielle

1. Ce dernier chiffre est, d'ailleurs, également emprunté à Chaptal.

de 1852, établie sur une base d'éléments réunis avant 1848, et qui ne concernent que l'industrie manufacturière proprement dite, à l'exclusion des arts et métiers et de l'industrie parisienne, estime la valeur totale des produits annuellement fabriqués en France, vers cette époque, à 4 milliards 160 ½ millions de francs, sur lesquels elle assigne 2 milliards 924½ millions aux matières premières employées, d'où résulterait, pour la transformation industrielle de celles-ci, une plus-value de 1 milliard 236 millions de francs. Il faut ajouter, pour la valeur totale des produits de l'industrie de la capitale en 1847, y compris les arts et métiers, mais abstraction faite de l'industrie du bâtiment, une somme de 1 milliard 318 millions. Les données de la Statistique officielle, reconnues incomplètes, sont plutôt au-dessous qu'au-dessus de la vérité, et il est certain que la production de presque toutes les branches de l'industrie française a pris, depuis lors, un développement très-considérable; mais, quelque large qu'on le suppose, on a de la peine à découvrir les limites auxquelles s'arrête le chiffre de 11 milliards de francs que M. Block indique, à la page 223 du tome II de son livre, comme un minimum de la valeur de notre production industrielle, obtenu par des calculs sur lesquels il ne s'explique pas. Nous voyons bien qu'il départit une moitié de cette valeur à l'industrie manufacturière et l'autre à la petite industrie, en comprenant les mines et carrières pour 265 millions, plus la pêche pour 63 millions dans la première, et le bâtiment pour 870 millions de francs dans la seconde; nous admettons que l'on puisse, conventionnellement, ranger parmi les produits de l'industrie les minerais et les pierres, la houille et la tourbe, ainsi que la morue pêchée; mais, que représentent les 2 milliards 227 millions de francs sommairement attribués par M. Block aux petites industries de l'alimentation? A-t-il voulu n'y comprendre que les revenus de la minoterie, de la boulangerie, de la boucherie, de la charcuterie, etc., en un mot, de toutes les industries qui préparent les grains et les viandes pour la consommation? dans ce cas, le chiffre qu'il adopte serait assurément beaucoup trop élevé; ou bien celui-ci doit-il s'entendre de la valeur totale de ces produits préparés? mais alors son chiffre est beaucoup trop faible, et il n'avait aucune raison pour exclure de la même catégorie le beurre, le fro-

mage et les vins, qu'il en écarte positivement. Comme il n'est presque pas une denrée agricole qui ne subisse quelque préparation, avant d'être livrée au consommateur, la production industrielle, dans cette acception plus large, devrait s'étendre, ou peu s'en faut, à toute la production nationale, que M. Wolowski évaluait naguère, dans une de ses savantes leçons du Conservatoire des arts et métiers, à 8 milliards de francs par an, pour le commencement de ce siècle, et à 15 milliards, pour le temps actuel. Mais, rien n'est plus scabreux, pour la statistique, que la prétention de poursuivre ces évaluations jusque sur le domaine de la petite industrie, dans celles de ses branches qui travaillent, non plus pour le commerce, mais directement pour la consommation; car, sur ce terrain il devient impossible d'établir une ligne de démarcation entre l'industrie proprement dite et l'industrie agricole, les doubles emplois se reproduisent à l'infini, on est réduit aux conjectures, et l'intérêt de chiffres qui n'ont pas d'autre base, expire nécessairement dans le vague et la confusion. C'est, que l'on nous passe une expression vulgaire, la viande creuse dans la grande cuisine de la statistique. Le meilleur est de s'en tenir à plus de simplicité, dans la classification générale, et aux prix moyens de la vente en gros, dans l'évaluation des produits, vu l'impossibilité de suivre les innombrables variétés du débit et de la consommation de chacun jusqu'au bout.

La production industrielle du Royaume-Uni surpasse, on n'en peut douter, de beaucoup la nôtre. Pour ce qui y concerne les industries textiles, il suffit de renvoyer le lecteur au résumé de la page 181. Quant aux autres branches de l'industrie britannique, le manque d'éléments précis permet encore moins d'en évaluer exactement la production. Cependant, le mouvement de l'exportation de leurs produits, constaté par les états de douane, dont on trouvera le résumé plus loin, offre un moyen sûr d'apprécier, à cet égard du moins, la marche du développement de toutes ces branches et d'en mesurer les progrès. Si l'on considère de plus qu'en France, comme dans le Royaume-Uni, l'industrie nationale a été longtemps en possession de satisfaire presque exclusivement aux besoins de la consommation intérieure, dont on peut ainsi faire abstraction, cela porte à conclure aussi qu'il suffit, pour déterminer approximativement la

supériorité de l'industrie britannique sur l'industrie française, au point de vue de leur importance commerciale, d'observer la différence entre les deux sommes qui représentent leurs exportations respectives.

On n'a que très-peu de données sur le montant du revenu net de la propriété, de l'industrie et du commerce en France, tandis que, dans le Royaume-Uni, les évaluations qui servent de base à l'*income-tax* en fournissent sur ce sujet de très-intéressantes, dont voici le résumé, pour l'exercice clos au 5 avril 1860 :

	SOMMES DU REVENU NET IMPOSÉ		
	De la propriété foncière.	Des fermiers et d'hoirie.	Provenant de l'industrie, du commerce et des autres professions.
	l. st.	l. st.	l. st.
Angleterre et principauté de Galles	112,082,749	42,955,963	76,990,577
Écosse	13,974,080	6,281,680	7,382,513
Grande-Bretagne	126,056,829 [1]	49,237,643	84,373,090
Soit en francs	3,151,421,000	1,230,941,000	2,109,327,000
	l. st.		
Irlande	12,893,829	»	4,587,457 [2]
Royaume-Uni	138,950,658	»	88,960,547
Soit en francs	3,473,767,000	»	2,224,014,000

Le revenu provenant de l'industrie, du commerce et des autres professions, relevé pour l'assiette de l'*income-tax* dans tout le Royaume-Uni, en 1859, ne représentait, d'ailleurs, que le gain de 284,672 personnes, sur lesquelles 23,337 étaient estimées gagnant de 400 à 1,000 livres sterl., 9,756, de 1,000 à 10,000 livres sterl., 567, de 10,000 à 50,000 livres sterl. et au delà, par an, abstraction faite de toutes rentes et de tous revenus de propriété.

---

1. Les sources du revenu foncier de la Grande-Bretagne se répartissaient ainsi :

Revenu des terres	49,221,889	l. st.
— des maisons	53,767,916	—
— en dîmes laïques	54,738	—
— des manoirs	212,014	—
— en émoluments (*fines*)	229,137	—
— des carrières	413,243	—
— des mines	4,015,455	—
Revenu des usines de fer	1,517,230	l. st.
— des pêcheries	71,687	—
— des canaux	842,996	—
— des chemins de fer	12,032,562	—
— des usines à gaz	1,041,348	—
Autres revenus et profits de propriété	2,636,614	—

2. Ce chiffre concerne l'exercice précédent (1858-1859).

Il est naturellement bien plus difficile encore d'arriver à des résultats satisfaisants, dans l'évaluation du capital de la richesse d'un pays, que dans celle de sa production. Cela se comprend : la valeur des biens-fonds est encore plus inégale et plus changeante que le cours des marchandises, et le capital circulant, véritable Protée, échappe sous mainte forme, par sa mobilité même, à l'inventaire le plus rigoureux. Suivant Chaptal, l'ensemble de la propriété agricole en France ne représentait, en 1815, qu'une valeur de 33 milliards de francs, ou de 37 ½ milliards avec les animaux et le mobilier d'exploitation. En 1842 sir Robert Peel, dans un exposé sommaire des ressources agricoles qui devaient justifier, auprès du parlement, des voies et moyens de l'*income-tax*, ne portait, pour la Grande-Bretagne seulement, il est vrai, son estimation du capital foncier de l'exploitation rurale qu'à environ un milliard de livres sterling (25 milliards de francs), avec une rente annuelle de moins d'un milliard de francs. Mais, il est évident que ces chiffres dissimulaient la majeure partie du revenu, ne fût-ce peut-être que pour mieux écarter du nouvel impôt tout soupçon d'une tendance inquisitoriale. D'après les renseignements donnés plus haut, sur l'ensemble du revenu net de la propriété territoriale, y compris les bâtiments, les chemins de fer et canaux, les mines, etc., on ne saurait, en effet, évaluer actuellement, dans le Royaume-Uni, le capital qu'elle représente, au taux d'un intérêt moyen de 3 pour 100, à moins de 115 ou 116 milliards de francs, dans lesquels la part de la propriété foncière proprement dite (terres et maisons) doit s'élever à bien près de 90 milliards, répartis presque également entre ces deux catégories d'immeubles; et celle des mines, carrières et usines de fer, à près de 5 milliards. Pour la France, M. Wolowski estimait, aussi d'après des données officielles, à 83 milliards 744 millions de francs la valeur totale de la propriété foncière, en biens ruraux et urbains, et à 2,643,366,000 francs, chiffre qui ne diffère pas sensiblement du revenu auquel il correspond dans le Royaume-Uni, la rente annuelle de ce capital immobilier. La dette hypothécaire enfin, dont ce dernier est grevé, et qui atteignait, en France, une somme de 13 milliards dès 1842, dépassait en 1851, d'après M. Chégaray, 14 ½ milliards, dans lesquels figuraient pour 1 milliard 250 millions les

hypothèques légales, inscrites d'office pour la garantie de l'État, des communes, des mineurs, etc.

Si nous avons multiplié ces citations de chiffres, entre lesquels il règne si peu d'accord, c'est pour mettre en présence et faire connaître les opinions qui ont été ou sont encore les plus accréditées, relativement à un objet que nous ne voulions pas laisser passer sans examen. On a dû reconnaître, par la diversité de celles-ci, que toute cette région supérieure du domaine de la statistique est encore très-vaporeuse et pleine d'incertitudes, qui ne permettent d'atteindre, même avec l'aide des combinaisons les plus ingénieuses, qu'à des résultats toujours plus ou moins problématiques. Mais, quelles que soient les inégalités de la mesure et des éléments du calcul, il est un fait certain qui les domine, qui frappe tous les yeux, et que l'immense progrès que nous aurons bientôt à constater, dans le mouvement du commerce extérieur, fera le mieux ressortir: c'est le prodigieux accroissement de la production et de la richesse dans presque tous les pays, mais particulièrement dans la Grande-Bretagne et en France, depuis la fin des guerres du premier empire, depuis l'établissement du second surtout. Trois causes, dont nous avons déjà apprécié en partie les effets dans l'introduction, ont favorisé ce développement d'une prospérité matérielle jusque-là sans exemple dans l'histoire : l'affranchissement du travail, la bienfaisante influence d'une longue paix et l'établissement des chemins de fer.

La révolution, en France, a effacé les dernières traces de la condition serve, dans les campagnes, et brisé le joug des anciennes jurandes et maîtrises, dans les villes. En Angleterre, la liberté du travail, sur le domaine de l'industrie comme sur celui de l'agriculture, existait déjà bien antérieurement. L'abolition des monopoles professionnels, dans ce pays, date de 1623, date mémorable et plus importante, pour le développement de sa prospérité, que celles de bien des victoires. S'il s'y est conservé jusqu'à nos jours des corporations de métiers, comme celles de la Cité de Londres par exemple, il ne faut voir dans leur maintien qu'un de ces nombreux hommages qui témoignent du respect général des Anglais pour la coutume et les traditions vénérables du passé. Ces institutions, qui ne sont plus

aujourd'hui que des simulacres, des enseignes auprès desquelles on se rallie pour faire parade, dans les occasions solennelles, ne portent atteinte au libre exercice d'aucune industrie et n'ont guère, au point de vue légal, plus d'importance qu'un club ou toute autre société du même genre. Or, la liberté industrielle est un bienfait d'un prix inestimable, et c'est à ce puissant stimulant de l'activité, chez l'individu, et de l'émulation, dans la société entière, qu'est due sans contredit principalement la supériorité que les deux plus grandes nations de l'Occident ont acquise dans leur développement manufacturier.

Rien ne peut suppléer au bienfait, plus manifeste encore, de la paix, qui est l'état normal de l'humanité en travail de civilisation. La guerre, lorsqu'elle se prolonge surtout, fait de ce travail comme la tâche de Pénélope, en détruisant le lendemain la production de la veille, en poussant à l'antagonisme des intérêts au lieu de les concilier, et en faisant passer la moelle et la séve des pays en dépenses improductives.

Quant à l'établissement des chemins de fer, l'impulsion qu'ils ont donnée partout au commerce intérieur, au transit, à tout le commerce de terre, en un mot, est un des plus remarquables phénomènes de notre temps. En France, c'est l'agriculture qui en a surtout profité, et la capitale, vers laquelle toutes nos voies ferrées convergent, leur doit une merveilleuse facilité d'approvisionnement.

A ces trois causes majeures des progrès dont la génération présente est témoin, vient de s'ajouter l'inauguration d'un quatrième principe, destiné à en former le couronnement: la liberté du commerce international, qui ne peut elle-même tarder à porter ses fruits, en abaissant les barrières des douanes et faisant tomber ces restrictions, levées depuis longtemps à l'intérieur, qui n'entravent plus les échanges qu'aux frontières. Cette liberté, non moins féconde, par l'heureux développement qu'il est de son essence d'imprimer à toutes les relations pacifiques, mais incompatible avec une politique de guerre, peut en même temps devenir ainsi le gage le plus solide de la paix, dans l'avenir.

CHAPITRE IV.

MOYENS DE COMMUNICATION.

---

§ 1. Voies fluviales et canaux.

L'étendue de parcours et l'état des voies de communication naturelles et artificielles, déterminent la célérité et le bon marché de la circulation des voyageurs et des marchandises, sur le territoire d'un pays, et par conséquent aussi la facilité que le commerce intérieur y trouve, pour opérer ses échanges. Le contrôle suivi du service des correspondances postales et télégraphiques, fournit de même une excellente mesure de l'activité des transactions commerciales; car, ces correspondances n'ont pas uniquement, il est vrai, mais en majeure partie pour objet, des opérations de cette nature. Les chiffres que la statistique présente à ce sujet, méritent donc au plus haut degré de fixer l'attention. Nous commencerons par les voies hydrauliques, qui servent principalement, les canaux même presque exclusivement, au transport des marchandises.

La France est un des pays du monde les mieux dotés de voies de communication de cette nature. Elle a des fleuves navigables débouchant sur toutes les mers qui la baignent et reliés entre eux, soit immédiatement, soit à l'aide d'autres rivières, par un vaste système de canaux, dans la construction desquels elle peut même revendiquer la gloire d'avoir devancé l'Angleterre. Le célèbre canal de Languedoc ou du Midi, chef-d'œuvre de Riquet, achevé en 1681 sous l'administration de Colbert, et qui établit la jonction de l'Océan avec la Méditerranée, a droit à la première mention parmi les grandes entreprises de cette nature, dont l'initiative remonte jusqu'à Henri IV, et auxquelles une nouvelle et plus forte impulsion fut donnée sous le règne de Louis XIV. Bientôt un autre canal de moindre étendue, celui d'Orléans, qui joint les bassins de la Loire et de la Seine, ouvrit, entre les fertiles provinces du centre et la capitale, une ligne de communication par eau dont Sully avait déjà commencé l'établissement, par la construction du canal de Briare. Les idées de Vauban eurent une grande influence sur le tracé des ca-

naux dont on s'occupa le plus activement au dix-huitième siècle. Le canal de Bourgogne, destiné à réunir les bassins du Rhône et de la Seine, au moyen de la Saône et de l'Yonne, ne fut pourtant terminé qu'en 1833, et l'exécution de nos deux autres canaux de jonction les plus importants, du Rhône au Rhin et de la Marne au Rhin, était aussi réservée au siècle présent.[1]

En somme, la France possède environ 9,500 kilomètres de fleuves et rivières navigables, sans les cours d'eau qui ne sont que flottables (de 2,800 à 3,000 kilomètres), plus une multitude de canaux, qui ajoutent à ces chiffres plus de 4,700 kilomètres en pleine exploitation[2]. Il est vrai que, sur l'étendue des voies fluviales, 8,000 kilomètres seulement offrent, par le fait, un mouvement suivi de bateaux chargés de marchandises; et, sur ce dernier parcours, 1,800 kilomètres environ comprennent les trois quarts du mouvement. D'après M. E. Grangez (*Précis historique et statistique des voies navigables de la France*), la navigation n'existait réellement, en 1854, que sur une étendue de voies fluviales et canaux de 13,115 kilomètres, dont 1,429 étaient concédés à perpétuité ou temporairement, tandis que presque tout le reste appartenait à l'État, qui a racheté beaucoup de canaux établis par actions. En définitive, sur l'ensemble de ce réseau navigable, 11,225 kilomètres, suivant le calcul de M. A. Legoyt, sont passibles de droits de navigation et de péage perçus, soit au profit de l'État, soit à celui de compagnies ou de particuliers, et 1,890 ne le sont pas. On manque de renseignements, sur les résultats de la navigation, pour les cours d'eau concédés. Quant au produit des droits perçus par l'État sur le transport en bateaux et le flottage en trains, il s'est réduit, de 10,581,000 fr. en 1857, à 7,889,000 en 1858, et à 7,071,000 en 1859, par suite de la concurrence de plus en plus

1. Pour l'énumération et la description de toutes ces voies navigables, voyez l'intéressant chapitre HYDROGRAPHIE de la *Statistique générale de la France* de M. Schnitzler (tome I, p. 92 et suivantes).

2. *Moniteur* du 27 février 1860. D'après la *Statistique générale de la France*, on comptait, en 1854, dans la circonscription de ses 86 anciens départements, 154 rivières navigables, avec un parcours total de 8,818 kilomètres, et 97 canaux, d'une longueur totale de 4,715 kilomètres, soit une ligne navigable d'une étendue totale de 13,533 kilomètres.

active des chemins de fer et aussi du manque d'eau en 1858, de la réduction des tarifs sur beaucoup de canaux, et de la suppression de toute taxe sur plusieurs autres. De nouveaux et considérables dégrèvements de l'espèce ont été opérés depuis par un décret du 4 septembre 1860.[1]

Un nouveau canal, de l'Aisne à la Marne, a été ouvert à la navigation en 1861; un autre, de Vitry à Saint-Dizier, est arrêté en projet, et un troisième, non moins important, celui des houillères de la Sarre, situées sur le territoire prussien, en pleine voie d'exécution.

Enfin, le midi de la France aussi est sur le point de voir s'accomplir une œuvre de canalisation d'un immense intérêt public. On connaît les obstacles que la barre du Rhône oppose encore à la navigation maritime. Le problème de leur suppression va être résolu. Un décret du 9 mai 1863 vient de décider l'exécution par l'État d'un canal maritime, partant de la Tour Saint-Louis, point situé sur la rive gauche du Rhône, à une quarantaine de kilomètres au-dessous d'Arles, et devant aboutir à l'Anse du Repos, rade naturelle, formée et abritée par le promontoire que présente l'embouchure principale du fleuve, à l'ouest du golfe de Fos. Le canal Saint-Louis, d'une longueur de 4 kilomètres et d'un tirant d'eau de 6 à 7 mètres au moins, permettra d'éviter l'obstacle de la barre fluviale. A la faveur de cette entreprise, comme le fait observer M. H. Baudrillart, dans le *Journal des Économistes*, Lyon aura désormais son Havre à l'embouchure du Rhône, Saint-Étienne, un excellent point d'embarquement pour ses houilles, Marseille, une nouvelle source de fret pour ses navires, ainsi qu'une magnifique position pour ses chantiers et ses usines; la France, un nouveau port, placé dans des conditions de prospérité et de sécurité tout à fait exceptionnelles.

Les bassins fluviaux qui, à parcours égal, ont le plus fort trafic, sont ceux de la Seine, du Rhône, de la Loire et de la Gironde. La circulation sur les voies naturelles et artificielles de ceux de l'Escaut et de l'Aa, n'est pas moins animée.

---

1. Voir, pour plus de détails sur les faits, encore peu connus, de la navigation intérieure de la France, un intéressant article de M. Legoyt, dans le *Journal de la Société de statistique de Paris*, année 1861, p. 182 et 205.

La navigation et le remorquage à vapeur sont pratiqués sur tous nos grands fleuves: sur la Seine, la Loire et leurs affluents, sur le Rhône et la Saône, la Garonne et la Gironde, le Rhin et l'Ill, la Charente, l'Adour, etc.; ils l'étaient jusqu'en 1855 aussi sur la Moselle. Cependant les chemins de fer opposent, de nos jours, aux services de l'espèce une concurrence très-sérieuse, par suite de laquelle le nombre des voyageurs, sur les pyroscaphes de rivière, a diminué de plus d'un quart depuis 1853. S'il n'en a pas été de même pour les marchandises, c'est que, dans le transport des matières encombrantes, les considérations d'économie l'emportent le plus souvent sur l'avantage d'une plus grande vitesse.

Voici, d'après le compte rendu de l'inspection des machines, exercée par nos ingénieurs des mines, l'effectif et le mouvement des transports de la navigation à vapeur fluviale en France, de 1847 à 1859:

Années.	BATEAUX A VAPEUR.		Nombre des passagers.	Poids des marchandises.
	Nombre.	Tonnage.		Tonnes métr.
1847	196	21,137	2,514,000	880,000
1848	187	20,301	2,245,000	578,000
1849	181	24,517	2,455,000	903,000
1850	178	26,220	2,613,000	1,016,000
1851	194	29,636	2,862,000	1,421,000
1852	200	34,709	2,558,000	1,854,000
1853	205	40,789	2,532,000	2,057,000
1854	217	46,195	2,262,000	1,738,000
1855	218	45,876	2,177,000	1,755,000
1856	247	49,625	1,801,000	1,714,000
1857	262	51,094	1,735,000	1,675,000
1858	201	31,079	2,064,000	2,295,000
1859	194	33,690	1,851,000	2,616,000

La diminution soudaine de l'effectif, depuis 1857, doit surtout frapper dans la comparaison de ces chiffres.

La Grande-Bretagne de son côté, avec ses fleuves si profonds, partout unis ou continués par des canaux, offre, dans son intérieur, un admirable système de voies de transport hydrauliques, rayonnant vers toutes ses côtes et sans pareil, en Europe, pour le développement de l'ensemble et la combinaison générale du tracé, comme pour le génie déployé dans les travaux d'art. On peut approximativement évaluer à 9,000 kilomètres la longueur totale des voies navigables

de l'intérieur des îles Britanniques, dont la superficie moindre et les lignes côtières plus sinueuses et plus rapprochées les unes des autres que celles de la France, n'entraînant pas la nécessité d'étendre les lignes de parcours des canaux à d'aussi grandes distances, permettaient d'en multiplier davantage le rayonnement. Aussi, ces derniers doivent-ils être comptés pour près de 5,200 kilomètres dans le total ci-dessus, dont la moindre partie revient aux anciennes voies fluviales. L'Angleterre seule, d'après Porter, possède plus de 1,800 milles anglais, soit près de 3,000 kilomètres, de celles-ci, et en outre 2,200 milles, soit près de 3,600 kilomètres, de canaux[1]. L'Écosse n'a que deux rivières navigables, d'un cours borné, le Forth et la Clyde, mais 152 milles ou 243 kilomètres de canaux. En Irlande, l'auteur précité estimait l'étendue totale des canaux à 300 milles ou 480 kilomètres, celle des voies naturelles praticables à 200 milles ou 320 kilomètres seulement; cependant le Shannon y présente, à lui seul, une ligne de navigation de plus de 190 milles ou 300 kilomètres.

La Grande-Bretagne est, après les États-Unis, le pays où la navigation à vapeur déploie le plus d'activité sur les voies fluviales, vers les embouchures de celles-ci notamment. A Londres même, le mouvement incessant des pyroscaphes sur la Tamise, où ils jouent le rôle d'omnibus, a fait de ce fleuve la grande rue de la capitale. Nous manquons de données sur l'importance actuelle de cet effectif; mais il doit être beaucoup plus considérable que le nôtre, car nous voyons par l'ouvrage de Porter que, dès 1849, le Royaume-Uni possédait 735 bateaux à vapeur de rivière, d'une force totale de 51,363 chevaux.

Les systèmes des canaux français et anglais diffèrent trop l'un de l'autre, en raison de la dissemblance des rapports géographiques auxquels ils sont adaptés, pour former l'objet d'une comparaison d'un intérêt réel, chacun des deux pouvant revendiquer la première place dans son genre. Presque tous les canaux de l'Angleterre proprement dite se trouvent compris dans un polygone, qui a pour sommets les

1. En chiffres exacts, 3,540 kilom. de canaux et 2,896 de rivières navigables, soit en tout 6,436 kilom. de navigation intérieure.

ports de Liverpool et de Hull au nord, de Bristol et de Londres au sud, c'est-à-dire les embouchures des quatre bassins correspondants de la Mersey, de l'Humber, de la Séverne et de la Tamise, entre lesquels se partagent presque toutes les eaux du royaume. Les lignes principales du tracé servent à relier tous ces ports entre eux. Autour de Birmingham, centre du polygone, de Manchester et de quelques autres villes de l'intérieur, rayonnent ensuite nombre de canaux secondaires, constituant ensemble un réseau unique, le plus complet qui existe.

La création de ce réseau, toutefois, est postérieure de plus de 80 ans à celle de notre superbe canal du Midi. Les canaux anglais ont été construits, pour la plupart, dans le cours de la seconde moitié du dix-huitième siècle, en général aux frais de compagnies privées ou même de simples particuliers. Les admirables travaux dont le duc de Bridgewater entreprit et défraya l'exécution, marquèrent le début en 1759. Le premier canal qu'il eut l'idée de faire construire par le célèbre James Brindley, pour faciliter le transport de ses houilles à Manchester, a conservé le nom de Bridgewater. Ce canal se rattache lui-même à celui du Grand-Tronc, qui réunit la Mersey au Trent, principal affluent de l'Humber, et qui a formé en quelque sorte la base du réseau d'Angleterre.

L'Écosse, malgré les difficultés que les travaux de cette nature devaient rencontrer dans sa conformation montagneuse, offre néanmoins, parmi ses canaux, un des plus étonnants ouvrages de l'espèce. Nous voulons parler du Grand-Calédonien, chef-d'œuvre de Thomas Telford, au génie duquel est dû aussi le fameux pont-tube de Menai, qui joint, à travers un bras de mer, le pays de Galles à l'île d'Anglesey. Le Calédonien, canal maritime, terminé en 1822, et navigable pour les plus gros bâtiments, sur un parcours de $60\frac{1}{2}$ milles ou 97 kilomètres, entre la mer du Nord et celle des Hébrides, suit une chaîne de lacs, au nord des monts Grampians. Cette grande voie, maintenant ouverte à tous les pavillons, communique avec Glasgow et le réseau de l'Écosse méridionale, au moyen du canal Crinan, obtenu par le percement d'un isthme du comté d'Argyle. Les autres voies artificielles de ce dernier réseau sont le canal du Forth à la Clyde, achevé définitivement en 1790, puis deux

ou trois lignes établies dans le cours du siècle présent, et dont la principale, le canal de l'Union, qui rejoint le précédent à Falkirk, étend de ce côté les communications de Glasgow, par eau, jusqu'à Édimbourg.

En Irlande, il y a lieu de mentionner le Grand-Canal, commencé dès 1765, de Dublin au Shannon, avec plusieurs embranchements; puis le canal Royal et le canal de l'Ulster, alimenté par les deux grands réservoirs du Lough Erne et du Lough Neagh. Bien qu'il reste encore beaucoup à faire, pour donner à la canalisation des eaux de l'Irlande une extension qui réponde aux besoins du pays, et que les canaux y aient été généralement d'un faible rapport, l'utilité réelle de ces entreprises s'est cependant manifestée par des résultats, qui permettent de juger de l'importance que les voies de transport de cette nature sont susceptibles d'y acquérir. C'est, en effet, grâce aux canaux en exploitation que la ville de Dublin est devenue un grand entrepôt de céréales et que l'Irlande a pu, depuis le commencement de ce siècle, exporter de fortes quantités de grains. De même le canal de l'Ulster, dont l'entreprise n'a guère donné plus de profit à ses actionnaires, n'en a pas moins beaucoup facilité l'écoulement des produits, et, suivant les circonstances, aussi l'approvisionnement du nord de l'île.

En général, il a été construit dans les trois royaumes, pendant la première moitié du siècle actuel, une trentaine de canaux, d'une longueur totale de 583 milles ou 933 kilomètres, sur lesquels 410 milles appartiennent à l'Angleterre; 101 à l'Écosse et 72 à l'Irlande. Mais aujourd'hui l'ère des canaux de batellerie paraît à peu près close, ce qui n'empêche pas qu'ils n'aient facilité et ne facilitent encore merveilleusement en Angleterre, comme en France, le transport de toutes les matières et denrées encombrantes, mais surtout celui des grains, du sel, des liquides et autres marchandises en futailles, des houilles et des matériaux à construire. Avec le développement qu'ont pris les chemins de fer, le rôle de ces canaux, bien plus encore que celui des services à vapeur fluviaux, a dû se restreindre de plus en plus aux expéditions dans lesquelles l'intérêt de la célérité est subordonné à celui de la livraison à bon marché. Les grands fleuves sur lesquels on a établi le remorquage à la vapeur, présentent le seul

cas dans lequel il dépend de la navigation intérieure de concilier ces deux intérêts.

§ 2. **Routes ordinaires.**

Bien que les voies de communication soient indispensables au commerce, le perfectionnement des routes ordinaires, de l'élément le plus ancien, le plus simple et le plus répandu de la viabilité, ne remonte pas très-haut, même dans l'histoire des pays les plus avancés en civilisation. Ainsi n'existait-il encore en France, même sous le grand règne de Louis XIV, que très-peu de routes carrossables, en mauvais état pour la plupart. Ce n'est qu'à la fin du siècle dernier, et notamment après l'institution du corps spécial des ingénieurs des ponts et chaussées par le décret du 25 août 1804, que la construction des routes est devenue, pour le gouvernement, l'objet d'une sollicitude active. Grâce à cette impulsion, les routes ordinaires et les ponts se multiplièrent, depuis la paix surtout. Aussi la France était-elle, dès avant l'établissement des chemins de fer, un des pays les mieux percés de routes. Elle en possède en effet d'excellentes, rayonnant de Paris vers les frontières dans toutes les directions, et dont les intervalles sont en outre sillonnés d'une multitude de voies secondaires du même genre. Les routes françaises se classent, moins d'après leur importance, très-susceptible de varier, qu'au point de vue de la répartition des charges qu'elles occasionnent, en routes impériales (ci-devant royales et nationales), départementales et communales, selon qu'elles sont entretenues sur les fonds de l'État, aux frais des départements ou avec les deniers des communes. Parmi les routes communales, appelées plus généralement chemins vicinaux, il faut distinguer les chemins de grande communication ou de grande vicinalité, entretenus avec les ressources combinées des départements et des communes.

Les 86 anciens départements présentaient, en 1860, environ 37,500 kilomètres de routes impériales, 48,000 de routes départementales et 565,000 de chemins vicinaux, dont 76,700 kilomètres de grande communication, 62,300 d'intérêt commun et 426,000 de vicinalité ordinaire, voies de communication très-importantes, surtout dans un pays de petite propriété comme la France.

Les routes impériales et départementales, prises ensemble, n'offraient pas moins de 7,197 ponts de toute grandeur (en 1854), sans compter les ponceaux. Au 1er janvier 1862, la longueur des routes impériales classées était de 37,034 kilomètres; mais de nouveaux classements, décrétés dans le cours de l'année, y ont porté cette longueur à 38,187 kilomètres. Dans l'île de Corse en particulier, le développement de ces routes est aujourd'hui de 1,162 kilomètres.[1]

Le prix moyen des transports sur les routes ordinaires, en France, serait, d'après M. Dupuit, de 25 centimes par tonne et par kilomètre. Les frais de traction constituent d'ailleurs l'élément principal de ce prix, aucune de nos routes de terre n'étant grevée de droits de péage. Il est peu de pays où le commerce intérieur jouisse d'une aussi complète immunité à cet égard.

En Angleterre, les premières mesures législatives concernant les routes remontent au règne de Charles II et même jusqu'à celui de Marie la Catholique; mais l'organisation générale et régulière des travaux de l'espèce, dans lesquels cette contrée ne tarda pas à surpasser toutes les autres, n'y date réellement que de 1767. Il est vrai que la prédominance des plaines et les autres qualités du terrain y étaient naturellement très-favorables à ces travaux. Aussi l'Angleterre se distinguait-elle, dès le dernier siècle, par le nombre ainsi que par la bonne construction de ses grandes routes et autres chemins publics, dont l'entretien laissait peu à désirer, jusque dans les moindres coins du royaume.

Bien avant même que l'on songeât à généraliser l'établissement des chemins de fer, sujet que nous réservons pour le paragraphe suivant, l'invention du nouveau mode d'empierrement des chaussées, dû à l'ingénieur écossais Mac Adam, avait beaucoup contribué au perfectionnement de la viabilité ordinaire, dans les îles Britanniques. Cependant, la majeure partie des routes nouvelles sont dues à la spéculation et consistent en chemins à barrières (*turnpike roads*), sur lesquels chevaux et voitures ne sont admis à circuler que moyennant une redevance, qui sert à couvrir les frais d'entretien, ainsi qu'à désinté-

1. *Moniteur* du 14 janvier 1863.

resser les entrepreneurs. Dès 1818, l'Angleterre et le pays de Galles possédaient à eux seuls, d'après Porter, 19,725 milles anglais de rues pavées et de routes à barrières, plus 95,104 milles d'autres routes et grands chemins (*high-ways*). Un relevé postérieur (de 1829) attribuait aux routes à barrières de la Grande-Bretagne une longueur totale de 24,541 milles[1] ou près de 39,500 kilomètres, indépendamment d'une étendue peut-être quintuple pour les routes et chemins de la seconde classe, existant dans la même contrée. En 1849 enfin, Macaulay, dans le tableau des progrès accomplis depuis les Stuarts, y évaluait la longueur actuelle des *turnpike roads* à près de 30,000 milles anglais ou 48,000 kilomètres. Nous croyons devoir rappeler ces chiffres à défaut de données précises plus récentes. Dans les districts incultes de l'Écosse seulement, il a été construit depuis 1803, en moins d'un demi-siècle, 1,186 milles, soit près de 1,900 kilomètres, de routes, et plus de mille ponts. En Irlande aussi, non moins que dans les *Highlands* écossais, les nouvelles créations de ce genre ont été recommandées comme le moyen le plus efficace de faire triompher la civilisation, la langue et les habitudes anglaises de la routine et des vieux préjugés de la race celtique.

L'administration des routes, dans les îles Britanniques, est généralement l'affaire des communes. Le nombre des autorités locales chargées d'y pourvoir s'élevait encore, il n'y a pas très-longtemps, jusqu'à 16,000. Mais sir Robert Peel, lors de l'abrogation du monopole des céréales, obligea les paroisses à s'unir plus étroitement entre elles, dans un but commun de centralisation et d'économie, pour le service de cette branche de travaux d'utilité publique, comme pour l'administration des secours aux pauvres. Ce nombre s'est trouvé ainsi de beaucoup réduit avec celui des Unions de pauvres, qui, en 1861, ne dépassait pas 646 en Angleterre, y compris celles du pays de Galles, et 163 en Irlande. Dans le royaume d'Écosse, où la même charge incombe aussi aux paroisses, qui y pourvoient avec leurs ressources particulières ou combinées, un bureau spécial pour les travaux publics (*board of works*) a été institué en 1803.

1. Dans ce nombre l'Angleterre figurait pour 18,244; le pays de Galles pour 2,631 et l'Écosse pour 3,666 milles.

L'état de perfection des chaussées permettait de voyager en Angleterre avec plus de célérité que sur le continent, dès une époque où les diligences n'étaient pas encore remplacées par les convois à locomotives. Les services de la poste aux chevaux y avaient généralement doublé leur vitesse, depuis la fin du dernier siècle, et sur toutes les routes conduisant à la métropole, les voitures publiques parcouraient dès lors, comme aujourd'hui, plus de 16 kilomètres à l'heure.

Cette célérité, toutefois, n'est plus rien en comparaison de celle que les effets puissants de la vapeur ont ultérieurement permis d'atteindre sur les chemins de fer, qui couvrent maintenant de leur vaste réseau toutes les plaines de la Grande-Bretagne et sillonnent aussi déjà les diverses provinces de l'Irlande. Si, auparavant, les travaux de canalisation n'avaient fait que continuer ou abréger, rectifier ou compléter les voies naturelles de la navigation intérieure, on peut dire avec raison des chemins de fer, qui se sont étendus, depuis une trentaine d'années, sur l'Europe entière et sur une grande partie du nouveau monde, qu'ils ont éclipsé les anciennes routes. Devenus, par la puissance des nouveaux moyens de traction qu'ils emploient et dont la vapeur a décuplé la vitesse, les lignes artérielles du mouvement des voyageurs et des marchandises, dans le commerce de terre, ils dominent aujourd'hui sur toutes les autres voies de communication et n'ont laissé aux routes ordinaires que le rôle plus modeste d'affluents ; mais ces auxiliaires, par lesquels s'alimente le trafic des grandes lignes, n'en sont pas moins restés très-importants et même indispensables pour la mise en circulation des produits, comme pour l'approvisionnement d'une multitude innombrable de localités tributaires de ce trafic.

§ 3. Chemins de fer.

Les chemins de fer sont la plus belle création du génie utilitaire de notre époque. Ils ont accompli sous nos yeux, dans les relations économiques et sociales, une révolution qui tient du prodige, par des effets que chacun admire et dont l'immense portée frappe tous les esprits. Ce nouveau système de locomotion et de transport, qui réalise, avec le secours d'une force motrice telle que la

vapeur, de si grands avantages de facilité, de promptitude et d'économie même, dont les intérêts de la vie civile ne profitent pas moins que ceux de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, est un progrès dont l'Angleterre a eu, comme on sait, l'initiative. Dès le milieu du siècle dernier, des chemins à rails, rainures ou ornières fixes, primitivement faites de bois, y servaient à faciliter le transport de la houille, notamment dans les mines de Newcastle. Toutefois, ce n'est pas avant 1801 que fut autorisée, par un acte du parlement, la construction du premier *railway* aspirant au caractère d'une voie publique. D'abord uniquement affectées à l'expédition des marchandises, que la concurrence des canaux ne tarda pas, cependant, à en détourner en partie, pour un temps, comme trop dispendieuse par terre, au moins pour les matières encombrantes, les voies ferrées n'ont été que plus tard organisées principalement pour le transport des voyageurs, qui a formé depuis l'intérêt dominant dans la plupart des spéculations de ce genre. Le superbe chemin de fer de Manchester à Liverpool, établi de 1826 à 1830, donna l'exemple et l'impulsion. Les locomotives, qui y remplacèrent les chevaux, à la même époque, imprimèrent à la marche des convois une rapidité toujours croissante, qui se traduisit bientôt en une vitesse ordinaire réglée de 40 à 65 kilomètres à l'heure. Les trois plus grandes lignes aboutissant à la métropole de l'Angleterre, celles de Birmingham, de Bristol et de Southampton, étaient achevées dès 1838. Le réseau de la Grande-Bretagne, le plus complet qui existe jusqu'à présent, couvre aujourd'hui toute l'Angleterre, le pays de Galles et l'Écosse, depuis Douvres jusqu'à Aberdeen, Inverness, Cromarty et Tain, au nord des monts Grampians, en longueur, soit de Londres à Liverpool et à Bristol, ainsi que d'Édimbourg à Glasgow, en largeur.

Le tracé, la direction des travaux et l'administration des chemins de fer concédés par le parlement, restent abandonnés, chez nos voisins, sous la réserve de cette autorisation préalable, au libre jugement des spéculateurs et des compagnies qui les entreprennent. Le gouvernement britannique n'a cru devoir prendre une initiative à cet égard que pour l'Irlande, qui manquait à la fois des capitaux et des moyens d'encouragement nécessaires pour se livrer spontanément aux hasards d'aussi vastes entreprises. Il s'est occupé, dès 1836,

d'y tracer le plan général d'un système de *railways* dont l'exécution a été poussée vigoureusement, de sorte que l'on compte aujourd'hui sept lignes principales de chemins de fer, nombre égal à celui de l'Écosse, dans les différentes provinces de l'Irlande.

La grande influence que les chemins de fer ont gagnée sur les rapports internationaux de l'Europe, ne date pourtant que de l'époque où ils se sont également étendus sur le continent et en France. Les premières voies ferrées construites dans notre pays à partir de 1825, celles de Saint-Étienne à Andrezieux et de Saint-Étienne à Lyon, n'étaient qu'à une seule voie et n'employaient, dans l'origine, que des chevaux à la traction; la locomotive n'y fut introduite qu'en 1832. Les chemins de fer de Mulhouse à Thann et de Strasbourg à Bâle, ainsi que les petites lignes de promenade qui rayonnent autour de Paris, suivirent de 1839 à 1841. La loi du 11 juin 1842 jeta ensuite les bases d'un système plus complet, ayant la capitale pour centre, et qui a reçu depuis une plus grande extension. Toutefois ce n'est que depuis 1852, sous le gouvernement impérial, que les travaux de chemins de fer ont reçu l'impulsion à laquelle est dû l'achèvement du vaste réseau qui couvre aujourd'hui tout l'empire, et qui est en majeure partie l'œuvre de grandes compagnies, autorisées à cet effet, sous les conditions imposées par l'État aux concessionnaires.

On jugera le mieux, par les relevés suivants, du développement parallèle et successif des travaux de chemins de fer, dans le Royaume-Uni et en France, ainsi que du mouvement des transports de ces voies :

1° ÉTENDUE ET MOUVEMENT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER EN FRANCE.

(*D'après le compte rendu des ingénieurs des mines*[1] *et les données de la statistique des chemins de fer.*)

Années.	Longueur des chemins de fer en exploitation au 31 déc.	Nombre de locomotives.	Nombre des voyageurs.	Poids des marchandises.
—	—	—	—	—
	Kilomètres.			Tonnes.
1830	86	»	»	»
1840	405	»	»	»
1847	1,830	646	12,778,000	3,597,000
1848	2,222	729	11,907,000	2,921,000

1. Le corps des mines est chargé du service d'inspection des machines, même sur les chemins de fer.

Années.	Longueur des chemins de fer en exploitation au 31 déc.	Nombre de locomotives.	Nombre des voyageurs.	Poids des marchandises.
—	— Kilomètres.	—	—	— Tonnes.
1849	2,861	875	14,812,000	3,419,000
1850	3,013	973	18,741,000	4,271,000
1851	3,558	1,006	19,936,000	4,627,000
1852	3,872	1,114	22,610,000	5,378,000
1853	4,063	1,204	24,685,000	7,173,000
1854	4,660	1,500	28,070,000	8,865,000
1855	5,532	1,855	32,961,000	10,648,000
1856	6,197	2,298	36,384,000	12,865,000
1857	7,445	2,607	41,553,000	15,605,000
1858	8,687	2,941	45,364,000	17,673,000
1859	9,084	3,048	52,405,000	19,948,000
1860	9,413	»	»	»
1861	10,096	»	»	»
1862	11,098	»	»	»

2° ÉTENDUE ET MOUVEMENT DE VOYAGEURS DES CHEMINS DE FER DU ROYAUME-UNI.

Années.	Longueur des lignes en exploitation à la fin de chaque année.	Nombre des voyageurs (abonnements de saison compris).
—	— Milles angl.	—
1830	31	»
1840	1,300	»
1847	3,945	51,352,000
1848	5,127	57,965,000
1849	6,031	63,842,000
1850	6,621	72,854,000
1851	6,890	85,391,000
1852	7,336	89,136,000
1853	7,686	102,287,000
1854	8,054	111,207,000
1855	8,280 [1]	118,595,000
1856	8,707	129,348,000
1857	9,094	139,009,000
1858	9,542	139,194,000
1859	10,002	149,807,000
1860	10,433	163,484,000

Poursuivons ces rapprochements, en nous appliquant à les étendre au capital et aux recettes des chemins de fer, afin de donner un aperçu complet de l'importance et des résultats du trafic de ces voies. Voici d'abord les éléments de cette comparaison plus détaillée pour les chemins de fer britanniques :

---

1. Dont 2,182 à une seule voie. Le matériel roulant, employé sur les chêmins de fer du Royaume-Uni, comprenait dès lors environ 5,000 locomotives et 150,000 wagons.

1° LONGUEUR TOTALE DES CHEMINS EN EXPLOITATION.

	1854.	1859.	1860.	
Angleterre et pays de Galles	6,114	7,309	7,583	milles anglais.
Écosse	1,043	1,428	1,486	—
Irlande	897	1,265	1,364	—
Royaume-Uni	8,054	10,002	10,433	—
Soit	12,960	16,000	16,800	kilomètres.

Le nombre total des milles parcourus a été de 102,243,692 en 1860.

2° CAPITAL RÉALISÉ PAR ACTIONS, OBLIGATIONS, ETC.

	1854.	1859.	1860.	
Angleterre et pays de Galles	240,235,025	277,665,518	289,321,000	l. sterl.
Écosse	31,482,647	37,564,105	38,843,698	—
Irlande	14,351,122	19,133,305	19,965,429	—
Royaume-Uni	286,068,794[1]	334,362,928	348,130,127	l. sterl.
Soit	7,151,720,000	8,359,073,000	8,703,253,000	francs.

3° MOUVEMENT DES TRANSPORTS.

Nombre des voyageurs (abonnements de saison compris).

	1854.	1859.	1860.
Angleterre et pays de Galles	92,346,000	124,881,000	136,990,000
Écosse	11,950,000	15,481,000	16,503,000
Irlande	6,911,000	9,445,000	9,991,000
Royaume-Uni	111,207,000	149,807,000	163,484,000[2]

Le mouvement général du transport des marchandises, par les chemins de fer du Royaume-Uni, a présenté les chiffres suivants :

	En 1859.	En 1860.	
Bestiaux, moutons et porcs	12,806,000	12,084,000	têtes.
Chevaux	263,000	267,000[3]	—
Minéraux de toute espèce	51,757,000	60,387,000[4]	tonnes anglaises.
Autres marchandises	27,006,000	29,471,000	—

4° RECETTES.

a. *Recette brute.*

	1854.	1859.	1860.	
Angleterre et pays de Galles	17,342,925	21,723,926	23,472,946	l. sterl.
Écosse	1,998,322	2,723,512	2,925,229	—
Irlande	874,477	1,296,064	1,368,447	—
Royaume-Uni	20,215,724	25,743,502	27,766,622	l. sterl.
Soit	505,393,000	643,588,000	694,166,000	francs.

1. 166,938,241 livres sterling seulement en 1847.
2. Comprenant 48,000 billets de saison.
3. Plus 61,309 voitures.
4. Y compris 41,164,000 tonnes de charbon de terre.

Dans le total des recettes de 1860, le transport des voyageurs, avec leurs chevaux, voitures, effets et bagages, a figuré pour un produit brut de 13,085,756 livres sterl.; celui des marchandises, des bestiaux et des malles de la poste, ensemble, pour 14,680,866 livres sterl. On voit par là que les recettes provenant des marchandises recommencent à dépasser, sur les chemins de fer du Royaume-Uni, celles que leur procure la circulation des voyageurs, malgré le rapide accroissement du nombre de ces derniers aussi, qui, en 1847, n'y atteignait pas encore le tiers du chiffre actuel.

b. *Produit net.*

	1854.	1860.	
Angleterre et pays de Galles	9,472,438	12,214,842	l. sterl.
Écosse	1,050,203	1,619,101	—
Irlande	486,878	745,311	—
Royaume-Uni	11,009,519	14,579,254	l. sterl.
Soit	275,238,000	364,481,000	francs.

Ajoutons qu'en 1859 les travaux et l'exploitation des chemins de fer occupaient, dans les îles Britanniques, plus de 156,000 individus, dont il faut compter aussi les familles, ce qui permet d'estimer à un demi-million d'âmes, sans exagération, le nombre total des personnes que cette industrie gigantesque y fait vivre.

En France, l'étendue du réseau des chemins de fer en exploitation, sans égaler celle du réseau britannique, a plus que triplé depuis 1850. On ne saurait évaluer à moins de 6 milliards de francs le capital qu'ils représentent aujourd'hui. Il dépassait 3 milliards dès 1856. Les locomotives qui y fonctionnent, sont presque toutes de construction française. Dans les chiffres du mouvement des voyageurs (voir p. 218), qui a quadruplé de 1847 à 1859, mais n'atteint encore qu'au tiers de celui des chemins de fer d'outre-Manche, se trouvent compris les simples promeneurs, qui circulent par nuées, aux environs des capitales surtout.

En général, le relevé du mouvement des voyageurs, sans distinction de la longueur des voyages, marque bien le progrès, mais ne peut en donner la mesure, d'autant moins que, par suite de la fusion opérée entre certaines lignes, tel voyage, qui était précédemment compté à part pour chaque ligne, ne compte plus que pour un,

depuis leur réunion. Quant au poids des marchandises transportées, auxquelles cette observation s'applique également, il a presque sextuplé.

La constatation du revenu est plus significative, bien que les éléments de comparaison qu'il fournit n'offrent pas non plus, relativement à l'importance des transports, l'exactitude mathématique des données du parcours kilométrique, que l'on obtient en divisant, par l'étendue totale des lignes en exploitation, les produits de la multiplication du nombre des voyageurs et des quantités de marchandises par les distances effectivement parcourues.

Voici les résultats financiers de l'exploitation de nos chemins de fer depuis 1847 :

	RECETTES brutes.	PRODUIT net.	REVENU KILOMÉTRIQUE[1]	
			brut.[2]	net.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1847	65,206,000	33,875,000	42,425	22,040
1848	61,183,000	26,689,000	30,080	13,121
1849	75,175,000	36,881,000	30,000	14,706
1850	95,618,000	50,853,000	32,282	17,168
1851	106,144,000	58,568,000	32,175	17,754
1852	134,824,000	79,890,000	36,425	21,627
1853	168,924,000	97,825,000	42,465	24,591
1854	198,847,000	114,855,000	45,732	26,415
1855	258,965,000	147,953,000	51,402	29,367
1856	282,849,000	183,899,000	48,317	26,289
1857	312,334,000	169,800,000	45,483	24,726
1858	337,076,000	182,624,000	41,665	22,573
1859	389,085,000	216,365,000	44,019	24,478
1860	411,068,000	226,690,000	44,862	24,740

De moins de 135 millions de francs en 1852, année du rétablissement de l'Empire, la recette totale des chemins de fer français s'est élevée à 460 en 1861 et à 476 en 1862 ; mais, depuis 1855, on voit le revenu kilométrique s'abaisser, à mesure que le nouveau réseau se développe. En 1860, il n'atteignait pas 45,000 francs pour l'ensemble, tout en offrant 51,757 francs sur l'ancien réseau des lignes en pleine exploitation depuis le commencement même de l'année ; en 1861, il s'établissait à 45,670 francs pour l'ensemble, et à 57,036

1. Calculé sur la longueur moyenne des chemins en exploitation dans l'année.
2. Non compris l'impôt du dixième sur le transport des voyageurs, exigé en sus des prix de chaque tarif.

pour l'ancien réseau [1]; en 1862 enfin, il ne paraît pas avoir dépassé 45,000 francs.

Dans le Royaume-Uni, la moyenne générale correspondante ne ressortait qu'à 40,224 francs par kilomètre, pour 1839, et à 41,319 francs, pour 1860. Aussi, les résultats de l'exploitation des chemins de fer en France doivent-ils être signalés comme les plus favorables du monde, pour les actionnaires de ces entreprises.

Les voies ferrées n'ont d'ailleurs encore atteint le dernier terme de leur développement dans aucun des deux pays; dans tous les deux, le réseau continue à s'étendre considérablement, d'année en année. En France, la longueur des nouvelles lignes ouvertes à la circulation dépassera, selon toutes les probabilités, un millier de kilomètres en 1863, comme en 1862, et le réseau des chemins de fer décrétés se résumait, au 1er janvier 1863, dans l'état ci-après:

	Kilomètres.
Chemins définitivement concédés, achevés ou non . . .	16,820
Concessions éventuelles	290
Chemins décrétés, non encore concédés	1,320
Longueur totale	18,430

Les compagnies estiment à près de deux milliards les dépenses à faire, pour l'achèvement du réseau qu'embrassent leurs concessions actuelles, et les charges de l'État, en travaux et subventions, assumées par le Trésor, étaient officiellement évaluées, à la même date, à 350 millions de francs.

Dans le bulletin financier du *Journal des économistes* [2], enfin, M. Alph. Courtois fils estime à 19,365 kilomètres, dont 8,360 formant l'ancien réseau et 11,005, le nouveau, la longueur totale des lignes concédées jusqu'à présent, et à 7 milliards 122 millions de francs, le coût de toutes ces lignes.

De même, dans le Royaume-Uni, où 12,819 milles de lignes, concédées dès le commencement de 1856, représentaient déjà virtuellement un capital supérieur d'un milliard de francs à celui des voies réellement exploitées à la fin de 1859, les projets autorisés et confirmés par le parlement, dans l'intervalle, avaient encore ajouté, à cette dernière date, près de 1,800 milles au chiffre indiqué ci-dessus.

1. *Annuaire* de Guillaumin pour 1862, p. 195.

2. Livraison de juin 1863, p. 493.

A la fin de 1862, la longueur totale des chemins de fer exploités du Royaume-Uni s'élevait, d'après le *Times*[1], à 11,386 milles anglais ou 18,320 kilomètres. Les frais d'établissement de ces voies n'auraient été que d'environ 355,107,280 livres sterl. ou 8 milliards 878 millions de francs, soit par mille de 31,188 livres sterl. ou 780,000 francs. Le produit brut des recettes de la même année s'étant élevé à 28,850,322 livres sterl. (721,258,000 francs), ce qui donne une proportion de 2,534 livres sterl. (63,250 francs) par mille, représenterait ainsi 8.12 pour 100 du capital engagé. En 1861, pour 10,811 milles de voies ferrées, le produit avait été de 28,263,374 livres sterl. (706,584,000 francs), au taux de 2,614 livres sterling (65,350 francs) par mille. On voit par là que les recettes n'ont pas cessé d'aller en augmentant depuis 1860, malgré la dépression du commerce, occasionnée par la crise d'Amérique ; mais il faut ajouter que cette augmentation n'égale pas la moitié de l'accroissement moyen du trafic des chemins de fer pendant les vingt années précédentes.

Terminons par un rapprochement qui permette d'étendre la comparaison aux autres pays de l'Europe. D'après M. Hauchecorne (*Carte générale des chemins de fer en* 1863), la longueur totale des voies ferrées en exploitation, dans les contrées qui en possèdent le plus, serait actuellement pour le Royaume-Uni, sauf quelques petites lacunes, de 22,118 kilomètres, dont 16,321 en Angleterre, 3,180 en Écosse et 2,617 en Irlande; pour la France, de 11,274; pour la Belgique, de 1,968; pour les Pays-Bas, de 353, sans compter une étendue bien plus considérable de lignes concédées ou en construction; pour la Suisse, de 1,138. L'Allemagne, en y comprenant toute la monarchie prussienne, tout l'empire d'Autriche et les duchés de Holstein et de Schleswig, aurait 18,289 kilomètres de lignes exploitées; la Russie avec la Pologne, 3,586; l'Italie, 2,608; l'Espagne, 2,939; le Portugal, 203. La Suède et la Norvége, d'après les indications du journal de la *Société de statistique de Paris*, en auraient possédé 542, au 1er janvier 1862, et le Danemark, 398. Quant à la Turquie et à la Grèce, elles comptent à peine ici.

---

1. Voir Annales du commerce extérieur, *Angleterre*, F. C., n° 41, p. 19.

La Grande-Bretagne est en tête pour le nombre et l'étendue de ses chemins de fer. La Belgique, la Suisse, la Prusse et les États secondaires de l'Allemagne en ont aussi plus ou du moins autant que la France, relativement à leur superficie territoriale et à leur population; mais si, dans la plupart de ces pays, l'établissement de ces voies a été moins coûteux, le produit de leurs recettes, en partie par suite de la modicité des tarifs, il est vrai, est également loin d'atteindre des chiffres aussi élevés que chez nous. Ainsi, en 1860, la recette brute n'a été que de 164 $^1/_2$ millions de francs, pour 5,047 kilomètres exploités, en Autriche; de 145 millions, pour 5,520 kilomètres, en Prusse; de 72 millions, pour 5,300 kilomètres, dans le reste de l'Allemagne; de 42 millions, pour 1,289 kilomètres, en Belgique; d'un peu plus de 16 millions, pour 842 kilomètres, en Suisse; de moins de 24 $^1/_2$, pour 2,966 kilomètres, en Italie; de plus de 33 millions, pour 910 kilomètres, en Espagne, etc. On peut également juger par ces chiffres de l'extension que le réseau européen a prise, dans les dernières années.

§ 4. Postes et services télégraphiques.

La circulation des lettres et l'échange des correspondances, par la poste ou par la télégraphie électrique, touchant à l'universalité des rapports intérieurs et extérieurs de chaque pays, résument aussi, jusqu'à un certain point, l'activité commerciale qui y règne ou dont il est le centre. Les postes, dont l'institution première remonte, chez nos voisins, au règne de Charles Ier et, chez nous, même jusqu'à Louis XI, doivent la supériorité de leur organisation actuelle et l'importance toujours croissante de leur service, tant au puissant secours dont a été pour ce dernier le perfectionnement si remarquable de la viabilité et des moyens de locomotion depuis trente ans, qu'au système de la réduction générale des ports de lettres à une taxe uniforme et modique.

C'est aussi l'Angleterre qui devança tous les autres pays dans l'adoption de ce système, en étendant, depuis 1840, le principe de la *penny-post* ou petite poste locale de Londres à tout le service intérieur du Royaume-Uni, sans reculer devant les sacrifices que cette

mesure, si avantageuse pour le commerce, ainsi que pour toutes les relations privées, devait néanmoins y imposer pour quelque temps au Trésor. En effet, la circulation des lettres, qui, en 1839, n'y atteignait pas encore le nombre de 100 millions, s'élevait, dès 1845, à 329 millions de lettres, tandis que le produit net des postes, qui avait dépassé 40 millions de francs, sous le régime des anciennes taxes, n'était encore remonté, en cette dernière année, qu'à 19 millions de francs, résultat de plus de moitié inférieur à l'ancien produit.

Depuis lors, le nombre des lettres de particuliers annuellement distribuées dans le Royaume-Uni, s'est élevé progressivement à 456,216,000 en 1855, à 478,394,000 en 1856, à 504,421,000 en 1857, à 522,874,000 en 1858, à 544,796,000 en 1859, et à 564 millions en 1860. C'était déjà 22 lettres par personne en Angleterre, 16 en Écosse, 7 en Irlande, et 18 par personne pour la moyenne générale du Royaume-Uni, moyenne plus que double de celle de la France, comme on le verra tout à l'heure. En 1861, le nombre des lettres distribuées dans les trois royaumes dépassa 593 millions, et en 1862 il atteignit même 605 $^1/_2$ millions, ce qui fait 24 lettres par personne en Angleterre, 19 en Écosse et 9 en Irlande, progrès assurément très-remarquable. La proportion la plus forte est naturellement celle des grandes villes : ainsi l'on compte, en moyenne annuelle, 49 lettres par habitant à Londres, 41 à Édimbourg, 39 à Dublin, 38 à Manchester, 35 à Bristol, 30 à Liverpool et à Birmingham. Les journaux et autres imprimés ne sont pas compris dans ces chiffres. Le nombre des livres et journaux expédiés en outre par la poste, s'est élevé, de 74 millions en 1856, à 81,400,000 en 1859 et à 87 millions, dont près de 73 de journaux, en 1862; enfin, le montant des sommes d'argent transmises par la poste, qui n'atteignait pas 8 millions de francs en 1839, s'est progressivement accru, par suite de la réduction du droit en 1840, jusqu'à 394 millions de francs, en 7,587,000 mandats, pour 1862.

Le revenu brut des postes britanniques, en 1859, a été de 3,313,675 livres sterl., somme dans laquelle les ports de lettres figurent pour 3,043,019 livres sterl.; toutefois, le produit net qui en est résulté, se borne encore à 1,386,772 livres sterl. ou 34,660,000 francs environ;

la brèche, que la réforme postale a causée dans les recettes, n'est donc pas encore réparée complétement. Cela tient à la modicité de la taxe, qui est restée fixée à un penny (10½ centimes), pour toutes les lettres affranchies par timbre ne sortant pas des limites du Royaume-Uni. Le nombre des bureaux de poste, en 1860, y était de 11,441; celui des personnes employées au service des postes, de plus de 25,000. Aujourd'hui, l'on y compte près de 14,800 de ces bureaux et boîtes publiques.

En France, le nombre total des lettres circulant de bureau à bureau, sur le territoire de l'Empire, ou distribuées par les petites postes locales, après s'être élevé, de 45,382,000 en 1821, à 63,817,000 en 1830 et à 93,747,000 en 1840, a pris, comme on devait s'y attendre, après l'adoption de la réforme postale en 1849, un accroissement plus considérable encore, dont témoignent les résultats suivants:

CIRCULATION DES LETTRES ET IMPRIMÉS.
(*D'après l'Annuaire des postes.*)

Années.	Nombre des lettres.	Produit des lettres.	Nombre des journaux et imprimés, échantillons et papiers d'affaires.	Produit desdits.
—	—	— Francs.	—	— Francs.
1847	126,480,000	45,048,000	90,275,000	2,708,000
1848	122,140,000	43,941,000	129,193,000	3,876,000
1849	158,268,000	32,186,000 [1]	146,528,000	4,396,000
1850	159,500,000	35,623,000 [2]	94,622,000	2,839,000 [4]
1851	165,000,000	38,589,000	33,968,000	1,019,000
1852	181,000,000	40,633,000	94,864,000	2,846,000 [5]
1853	185,542,000	42,900,000	99,537,000	2,987,000
1854	212,385,000	46,544,000 [3]	115,774,000	3,476,000
1855	233,517,000	45,835,000	123,647,000	3,709,000
1856	252,015,000	47,883,000	127,321,000	3,683,000 [6]
1857	252,454,000	48,042,000	144,295,000	3,968,000
1858	253,234,000	48,874,000	151,298,000	4,161,000
1859	258,900,000	52,018,000	165,300,000	4,671,000
1860	263,500,000	53,479,000	179,138,000	5,177,000
1861	274,000,000	55,600,000	189,000,000	5,600,000

1. Taxe à 20 centimes.
2. Taxe à 25 centimes, depuis le 1er juillet.
3. Taxe à 20 et 30 centimes, depuis le 1er juillet.
4. Affranchissement par timbre, depuis le 1er août.
5. Affranchissement par le timbre supprimé, depuis le 1er mars.
6. Abaissement du droit, sur les imprimés, et substitution de la taxe au poids à la taxe à la dimension.

C'est à peine 7 ½ lettres par habitant. Dans le nombre des journaux et autres imprimés, les premiers comptent pour plus des deux tiers, la poste française n'en ayant pas expédié moins de 121,340,000 exemplaires, dès 1860. Ce nombre est beaucoup plus considérable que celui du Royaume-Uni, ce qui s'explique par la centralisation plus grande de la presse politique et de la librairie en France.

Le nombre des lettres chargées aussi s'est accru, dans la seule année 1862, de 15 p. 100, pendant que le montant des valeurs insérées dans ces lettres s'élevait de 525 à 600 millions de francs.

Quant aux correspondances concernant le service de l'État, que la poste est tenue de transporter en exemption de taxe, on estime qu'elles ajoutent, annuellement, à ses autres transports un poids d'environ 5,000 tonneaux métriques.

La poste française délivre des timbres d'affranchissement de 1, 2, 4 et 5 centimes, pour les journaux et autres imprimés, papiers d'affaires et de famille, circulaires, cartes de visite, etc., et des timbres de 10, 20, 40 et 80 centimes, pour les lettres. La vente des timbres-poste s'est élevée, de près de 329 millions de timbres, en 1861, à plus de 358 ½ millions, en 1862. Le poids de la lettre simple a été porté de 7 ½ à 10 grammes. Toute lettre circulant entre les bureaux de l'Empire et de l'Algérie, lorsqu'elle n'excède pas un poids de 10 gr., paie aujourd'hui 20 centimes, affranchie par timbre, et 30 centimes, non affranchie; toute lettre de Paris pour Paris, d'un poids moindre de 15 grammes, 10 centimes dans le premier cas et 15 centimes dans le second. Quant aux taxes et aux conditions d'envoi des lettres et des imprimés à destination des colonies françaises et des pays étrangers, elles sont réglées, selon les conventions postales qui existent avec une partie de ces pays, par des décrets spéciaux, pour les dispositions desquels nous renvoyons à l'*Annuaire des postes*[1]. Par une de ces conventions, les imprimés, les papiers de commerce ou d'affaires, les échantillons de marchandises et les pho-

1. Voir aussi, pour l'ensemble du service, dans le recueil des Annales du commerce extérieur, sous la rubrique *France*, Faits commerciaux, n° 47, les règlements et tarifs de l'administration des postes au 1er mai 1862, avec l'indication des époques et conditions d'envoi des correspondances pour les colonies et les pays étrangers, et *vice versâ*.

tographies, autrefois soumis aux mêmes conditions d'envoi que les lettres, ont été admis en 1861, entre la France (y compris l'Algérie) et les îles Britanniques, au bénéfice d'une modération de taxe analogue à celle dont jouissent les imprimés en France, moyennant affranchissement.

Le développement de la télégraphie électrique, qui rend dès à présent au commerce des services que celui-ci n'aurait jamais pu attendre de la poste seule, ne date que de 1841, en Angleterre, et de 1845, en France.

La France, en 1851, n'avait encore qu'une vingtaine de stations et environ 2,000 kilomètres de lignes télégraphiques. Or, d'après l'exposé de la situation de l'Empire à la fin de 1862, les travaux considérables de l'année ont porté à 28,671 kilomètres de lignes et à 88,238 kilomètres de fils le développement total de notre réseau télégraphique. Dès le commencement de l'année, l'administration devait posséder en France 454 bureaux, sans compter 600 stations de chemins de fer, également ouvertes à la télégraphie privée.

De plus, la France communique sur divers points, par des câbles sous-marins, avec l'île de Jersey, l'Angleterre, la Corse, la Sardaigne, les Baléares et l'Algérie.

Le nombre des dépêches transmises formant la part de la correspondance privée, dans le service télégraphique, suit depuis 1851 une progression continue, dont voici les chiffres:

MOUVEMENT DE CORRESPONDANCE DE LA TÉLÉGRAPHIE ÉLECTRIQUE.

Années.	Expédition des dépêches privées.	Produit.	Années.	Expédition des dépêches privées.	Produit.
—	— Nombre.	— Francs.	—	— Nombre.	— Francs.
1851	9,014	77,000	1857	413,616	3,333,000
1852	48,105	543,000	1858	463,973	3,517,000
1853	142,061	1,512,000	1859	598,701	4,023,000
1854	236,018	2,605,000	1860	711,652	4,144,000
1855	254,532	2,487,000	1861	920,614	4,920,000
1856	360,299	3,191,000	1862	1,518,044	5,302,000

Or, plus des trois cinquièmes du nombre de ces missives, consistaient en dépêches relatives à des affaires de commerce ou de bourse.

Les chiffres des trois dernières années se décomposaient ainsi :

1° Dépêches du service intérieur.

	1860.	1861.	1862.
Nombre	562,531	734,252	1,291,774
	Francs.	Francs.	Francs.
Produit.	2,339,000	2,841,000	2,978,000

2° Dépêches du service international.

Nombre	149,121	186,362	226,270
	Francs.	Francs.	Francs.
Produit.	1,805,000	2,079,000	2,324,000

Ces relevés, bien entendu, ne comprennent que les dépêches privées, seules soumises à la taxe, et ils ne s'appliquent, pour le service international, qu'aux dépêches expédiées de France à l'étranger, et non aux dépêches reçues par la France de l'étranger. Les chiffres des produits ne sont qu'approximatifs. Il faut en déduire la part qui revient aux offices étrangers dans le produit des dépêches transmises de France, et y ajouter celle qui revient à la France dans le produit des dépêches transmises de l'étranger. Avant 1862 ces deux parts se compensaient à peu près; mais les résultats de cette année présentent un solde d'environ 500,000 francs en faveur de la France.

Les dépêches transmises et les taxes perçues par les compagnies de chemins de fer pour le compte de l'État, ne sont pas comprises dans les relevés ci-dessus. Il y aurait lieu d'ajouter, de ce chef, une somme de 130,000 francs aux résultats énoncés.

L'élévation des tarifs avait surtout empêché le public de profiter davantage de cet admirable moyen de correspondance. On y a remédié par la loi du 3 juillet 1861, qui, abaissant les taxes à l'intérieur et les ramenant à l'uniformité, en même temps qu'elle y ménage l'accord avec les règles établies par les conventions internationales de Berne et de Bruxelles, vient d'introduire la télégraphie française dans une ère nouvelle, depuis le 1er janvier 1862.

Le résultat de cette excellente mesure a été, comme on voit, dès cette première année, un accroissement très-considérable dans le nombre de toutes les dépêches transmises par les bureaux de l'État, accompagné d'une augmentation des recettes qui porte déjà celles-ci à près de 6 millions de francs.

Tandis qu'en France, l'État, représenté par le ministère de l'intérieur, a le monopole du service télégraphique, pour la transmission

de la correspondance privée, comme il a celui de la poste aux lettres, ce sont, en Angleterre et aux États-Unis, des compagnies privées qui ont fondé et qui exploitent les lignes télégraphiques. Ces sociétés, au nombre de quatre, sont la Compagnie internationale, la Compagnie anglo-irlandaise, celle du chemin de fer du Sud-Est, et celle du chemin de fer de Londres, Brighton et de la côte Sud. Le Royaume-Uni possédait, en 1860, sur son territoire, 10,780$^3/_4$ milles, soit 17,346 kilomètres, de ces lignes, avec 82,430 kilomètres de fils, desservies par 980 stations. En 1855, on n'y comptait encore que 678 stations, pour un réseau de 15,765 kilomètres, employant 70,360 kilomètres de fils télégraphiques. D'après la statistique du *Board of Trade*, le nombre des dépêches expédiées pour le compte du public ne se serait élevé que de 1,017,529, en 1855, à 1,789,257, en 1860. Mais les dépêches officielles ne sont pas comprises dans les résultats indiqués, non plus que la majeure partie des dépêches de service des chemins de fer et une partie des dépêches du continent, ni même celles qui intéressent nombre de clubs ou cabinets de lecture, les journaux des comtés et les bureaux ou agences de nouvelles: or, tout cela représente pour le moins un chiffre de 3,600,000 dépêches en sus. Ajoutons que les îles Britanniques, outre qu'elles sont parfaitement unies entre elles et pourvues d'un réseau très-serré, se trouvent aussi reliées au continent par divers points, comme par Helgoland et le port de Tœnningen au Danemark et à l'Allemagne septentrionale, ainsi que par les îles anglo-normandes à Coutances, Dieppe, Boulogne et Calais, à Ostende, à la Haye et à Emden, dans le Hanovre. La pose d'un câble sous-marin entre l'Espagne et l'Angleterre (de la Corogne à Falmouth probablement) est aussi convenue, depuis le 16 mai 1863. La correspondance télégraphique de l'Angleterre avec le continent dépasse déjà le chiffre moyen de 1,500 dépêches par jour. Dans la Méditerranée fonctionne une autre ligne sous-marine, récemment achevée entre Malte et Alexandrie en Égypte.

La tentative de l'établissement d'un câble transatlantique, aboutissant à l'Amérique du Nord, n'a malheureusement pas eu le succès que l'on espérait d'une entreprise aussi grandiose, mais dont les moyens se sont trouvés insuffisants pour triompher des éléments

contraires. La compagnie formée dans ce but ne s'est pas laissé décourager cependant par l'échec de 1858; elle se propose de rétablir la communication, sur la même ligne, entre la côte ouest de l'Irlande et l'île de Terre-Neuve, avec l'appui du gouvernement. D'autre part, une compagnie rivale offre de relier les îles Britanniques à l'Amérique du Nord par la voie de l'Islande et du Grœnland. En France aussi le gouvernement impérial vient de concevoir un projet semblable et même plus vaste, pour la réalisation duquel il a déjà fait des ouvertures aux autres puissances maritimes du continent, les plus intéressées à y coopérer. Cette gigantesque entreprise ne tend à rien moins qu'à la création d'une ligne télégraphique entre l'Europe occidentale et le Brésil, par les îles du cap Vert, ainsi qu'à l'extension de cette ligne jusqu'aux ports de l'Amérique septentrionale, par le littoral brésilien et les Antilles.

§ 5. Foires et marchés.

Les foires, telles que nous les voyons encore, sont une institution du moyen âge, née des besoins d'une époque où la difficulté des communications et le défaut de sécurité des routes rendaient ces marchés périodiques indispensables. Tant que les voyages et les transports étaient aussi coûteux que difficiles et les moyens de correspondance même très-imparfaits, les grandes foires surtout durent conserver une partie de leur utilité pour le commerce, habitué à s'y donner rendez-vous. Une révolution complète dans ces rapports n'a eu lieu que de nos jours, par suite du perfectionnement de toutes les formes de la viabilité et de l'établissement de réseaux complets de chemins de fer, rayonnant dans tous les sens, auxquels sont venus s'adjoindre, en dernier lieu, les prodiges de la télégraphie électrique, dont nous venons également de faire mention. Avec les merveilleuses facilités de communication et de circulation qui en résultent, l'offre et la demande pouvant être instantanément transmises et n'ayant plus guère besoin d'étapes et d'intermédiaires, pour atteindre promptement leurs fins, tous les grands marchés indistinctement tendent à devenir, comme Paris dans les temps modernes et les villes des Flandres au moyen âge, des foires permanentes, et toutes les au-

ciennes foires périodiques perdent, d'année en année, de leur importance et de leur animation.

Parmi les anciennes foires historiques de la France, dont les plus célèbres étaient celles de Saint-Denis et de Troyes en Champagne, la foire de Saint-Germain, qui se tenait dans le bourg, devenu plus tard le noble faubourg de ce nom, et la foire de Beaucaire, établie en 1217 par Raymond, comte de Toulouse, cette dernière est la seule qui ait encore de l'intérêt pour notre commerce, bien que les acheteurs étrangers, qui y affluaient autrefois des ports de la Méditerranée, du Levant et de l'Afrique septentrionale, aient aussi presque entièrement cessé de la visiter. Cependant, comme elle est particulièrement favorisée par la saison dans laquelle elle se tient (du 15 au 28 juillet, conformément à un décret du 21 mai 1856), il s'y traite encore une somme d'affaires parfois assez considérable, notamment en soies, laines, cuirs, draps, rouenneries et indiennes, draps, couvertures, horlogeries, bijouterie et quincaillerie; mais les vins, les eaux-de-vie, l'huile d'olive et les fruits du midi, qui avaient longtemps formé les objets les plus importants du trafic de cette foire, n'y jouent plus aucun rôle. Le flot des visiteurs, qui y réunissait souvent jusqu'à cent mille personnes, a aussi de plus en plus diminué, et les relevés officiels de l'administration ne portent qu'à environ 15,500 le nombre des voyageurs dont elle y a constaté l'arrivée, en 1861.

Depuis la révolution, les foires ne jouissent plus d'ailleurs, en France, d'aucun privilége particulier. Quant à la police des foires et marchés, elle y est réglée par des lois spéciales, parmi lesquelles nous nous bornons à citer celles des 16 et 24 août 1790 et du 28 pluviôse an VIII, ainsi que par les dispositions générales contenues dans les articles 479 et suivants du Code pénal. Celles des articles 133, 134 et 162 du Code de commerce s'y appliquent au paiement des lettres de change et aux protêts.

L'attrait que la foire également très-ancienne de Guibray, qui se tient dans un faubourg ainsi nommé de Falaise, du 15 au 24 août, et qui passe pour la seconde en importance, a conservé jusqu'à nos jours, consiste surtout dans son marché de chevaux et de bestiaux, et se justifie par la beauté des élèves de Normandie que l'on y expose en vente.

Il se tient dans la Grande-Bretagne et en Irlande aussi des foires nombreuses, mais sur lesquelles nous pouvons nous dispenser d'autant mieux de nous étendre ici que nous ne les voyons en aucun temps, ni d'aucune façon, mêlées au mouvement d'un commerce extérieur ayant un caractère exclusivement maritime, et qu'elles n'offrent, en général, de l'intérêt qu'au point de vue de l'agriculture et de l'approvisionnement intérieur des trois royaumes.

CHAPITRE V.

MOYENS D'ÉCHANGE, DE PAIEMENT ET DE CRÉDIT.

§ 1. Mesures, poids et monnaies.

On peut regarder comme une des simplifications les plus désirables pour la facilité des échanges internationaux, l'adoption universelle d'un système commun de mesures, poids et monnaies, fondé sur une base unique et scientifiquement immuable, réunissant les avantages de l'uniformité et de la fixité à celui de la plus grande commodité possible pour le calcul. Il s'en faut de beaucoup que l'on touche à ce but. Cependant on ne saurait méconnaître que la combinaison du système métrique décimal français est déjà un très-grand pas vers l'unification et que nulle autre ne paraît avoir les mêmes chances d'y atteindre un jour plus complétement, attendu que ce système a été légalement adopté non-seulement en France et dans les colonies françaises, y compris même la plupart de celles qui ont passé sous la domination britannique, mais encore dans plusieurs autres pays : ainsi la Hollande l'a naturalisé chez elle en 1816, la Belgique en 1836, et même en partie déjà plus tôt, la Suisse partiellement en 1857, le Portugal en 1860; et du Piémont, qui l'avait conservé, lors de sa restauration en 1814, il vient de reconquérir presque toute l'Italie. De plus, il a considérablement influé sur les remaniements du système des poids et monnaies de pays qui n'ont pas voulu rompre avec leurs usages traditionnels en cette matière : ainsi l'Allemagne et l'Autriche ont rajusté l'une et l'autre leur livre, poids de douane, au demi-kilogramme et établi leurs

monnaies nouvelles sur une base comparable au franc, exemple qui ne peut manquer d'être suivi par d'autres pays encore.

Dès 1766, on s'était occupé en France de régulariser les poids et mesures, dans toutes les provinces de la monarchie; mais il n'en résulta que des changements d'une importance secondaire, jusqu'à la révolution. Ce fut alors que l'Assemblée constituante, persuadée qu'elle agirait puissamment dans l'intérêt de la société, en imposant à la France et proposant à tous les peuples, l'adoption d'un système complet de mesures dont les divisions se prêtassent facilement au calcul, c'est-à-dire fussent établies mathématiquement, et non par des procédés arbitraires, sur une mesure fondamentale indiquée par la nature, rendit son mémorable décret du 8 mai 1790, qui conclut à une réforme radicale. Celle-ci devait être concertée entre la France et l'Angleterre, par les savants les plus distingués des deux pays. Il s'agissait de déterminer en commun la longueur du pendule simple battant la seconde à la latitude moyenne de 45° et au niveau de la mer, pour former de la mesure de cette longueur la base d'un nouveau système. Mais, les événements politiques interrompirent ces travaux et firent avorter le projet. Il ne fut repris que plus tard, par les savants français seuls. La commission avait à fixer trois points principaux: la division du système, le choix de l'unité, le rapport entre les diverses mesures et cette unité fondamentale.

Les avantages de la multiplication et de la division de chaque unité par un nombre égal à celui des chiffres de la numération étaient incontestables; mais il fallait opter entre le système décimal, en usage, et le système duodécimal, dont l'introduction eût exigé préalablement celle d'une nouvelle arithmétique. Les difficultés que présentait une pareille innovation arrêtèrent les académiciens, et l'habitude prévalut.[1]

Dans le choix de l'unité fondamentale, la commission, ne voulant pas faire dépendre la mesure de la distance de deux éléments hétérogènes, la pesanteur et le temps, crut devoir préférer au pendule une base plus large et véritablement universelle, prise sur la circon-

---

1. Le nombre 12 est divisible par 2, 3, 4 et 6, tandis que le nombre 10 ne l'est que par 2 et 5; mais la substitution de la douzaine à la dizaine eût nécessité l'intercalation de deux nouveaux chiffres significatifs entre le 9 et le 0.

férence de notre globe même. On adopta donc le mètre, qui représente la dix-millionième partie du quart de cette circonférence, c'est-à-dire du méridien terrestre, calculé d'après les mesures de Delambre et de Méchain. Ces savants fixèrent la longueur du mètre à $0^{toise},513,074$ ou 3 pieds $11^{lignes},295,937$.

Une erreur scientifique très-légère, commise dans cette évaluation, a été reconnue depuis par les mathématiciens, et d'autres nations, les Anglais surtout, en ont souvent argué, pour repousser le système métrique. Mais, comme la longueur du mètre actuel et conventionnel se trouve invariablement fixée par son rapport avec celle du pendule dont les oscillations battent la seconde sous 45° de latitude et qui mesure $0^{m},993,977$, l'erreur signalée, d'un dixième de ligne au plus, ne tire pas à conséquence.[1]

Le mètre adopté, on fit dériver toutes les autres mesures de cette base, mais sans s'astreindre pour toutes à une stricte et rigoureuse uniformité. On tâcha de s'éloigner le moins possible des mesures anciennes qui se recommandaient par leur commodité d'usage; seulement on eut toujours soin de rapporter les nouvelles à un multiple ou à un sous-multiple décimal du mètre. Ainsi, l'on établit comme unités : pour les mesures agraires ou de superficie, l'*are*, carré de 10 mètres de côté, d'une contenance de 100 mètres carrés; pour le volume, dans le mesurage du bois en particulier, le mètre cube, qu'on nomma *stère;* pour les mesures de capacité, le *litre* ou décimètre cube, dont chaque côté représente un dixième du mètre; pour la mesure de pesanteur, le *gramme*, poids d'un volume d'eau distillée, à son maximum de densité, remplissant un centimètre cube, c'est-à-dire un cube d'un centième de mètre de côté. Pour les monnaies, enfin, l'unité choisie fut le *franc*, du poids de 5 grammes, formé de 9/10 d'argent fin avec 1/10 de cuivre, et dont le diamètre, ainsi que celui de toutes les autres pièces de monnaie du système, est également rapporté à l'unité métrique.

Toutes les multiplications et divisions du système métrique se faisant par 10, on a désigné particulièrement chacun des différents

---

1. Delambre et Méchain évaluaient le mètre à 443 3/5 lignes, MM. Biot et Arago à 443.31 ; des travaux plus récents le portent à 443.39.

ordres d'unités décimales qui en résultent, en conservant toujours pour racine le nom générique de l'unité principale, mais en y joignant, comme préfixes, des noms grecs, pour les multiples, et des noms latins, pour les sous-multiples correspondants[1]. Chaque multiple ou sous-multiple se trouve ainsi caractérisé par un nom spécifique. Des multiples, comme le kilogramme, sont même arrivés par le fait à obtenir, dans la plupart des cas, la préférence sur l'unité principale véritable, trop petite pour l'usage ordinaire; d'autres, comme le myrialitre, le myriastère, le kiloare et le décaare n'ont point trouvé d'emploi dans la pratique, ni même dans le langage usuel.

En général, chaque unité du système décimal en contient dix du degré immédiatement inférieur, excepté lorsqu'il s'agit de mesures carrées ou cubiques, attendu que dans ce cas le diviseur suit la puissance à laquelle ont été élevées les décimales qui forment la racine. Ainsi le mètre carré, le kilomètre carré, le mètre cube ne se subdivisent pas en 10 décimètres carrés, 1,000 mètres carrés, 10 décimètres cubes, mais contiennent respectivement 100 décimètres carrés (10 × 10), un million de mètres carrés (1,000 × 1,000), 1,000 décimètres cubes (10 × 10 × 10), et ainsi de suite pour tous les degrés.

Les bases du système, déjà provisoirement arrêtées en 1795, et dont Fortin établit les étalons ou prototypes en 1799, furent définitivement revêtues de la sanction légale le 2 novembre 1801. Mais, l'application des nouvelles mesures ayant rencontré des difficultés, résultant de l'habitude que l'on avait des anciennes, un décret impérial du 12 février 1812 autorisa l'usage d'un système transitoire, dit des *mesures usuelles*, qui, par le fait, retarda plutôt qu'il ne facilita la propagation du système métrique décimal. Le 4 juillet 1837, enfin, parut la loi qui rendit l'usage de ce dernier généralement obligatoire pour la France et ses colonies. Nous n'aurons donc plus à nous occuper que pour mémoire des mesures anciennes, dans l'exposé de ses différentes applications spécifiées ci-après:

---

1. A savoir *déca*, signifiant dix, *hecto*, cent, *kilo*, mille, et *myria*, dix mille, dans l'échelle ascendante, en partant de l'unité, et *déci*, dixième, *centi*, centième, *milli*, millième, dans l'échelle descendante.

Mesure de longueur. — Le *mètre*, qui a remplacé le pied de Paris avec ses subdivisions duodécimales, le pouce, la ligne et le point, la toise de 6 pieds ou brasse du langage maritime et l'aune, qui servait à mesurer les étoffes.

Mesures itinéraires. — Le *myriamètre* et le *kilomètre* ont été également substitués à l'ancienne lieue de France de 25 au degré, à la lieue marine de 20 au degré, et à la lieue de poste de 28 $^1/_2$ au degré.

Mesures de superficie. — Le mètre carré, l'*are* et l'*hectare*, substitué à l'arpent, le kilomètre et le myriamètre carrés. Le kilomètre carré, mesure de superficie territoriale ou géographique, contient 100 hectares; le myriamètre carré, 100 kilomètres carrés ou 10,000 hectares.

Mesures cubiques, de volume et de capacité. — 1° Pour le mesurage du bois, le mètre cube ou *stère* a succédé à la corde; 2° pour la mesure des liquides, des grains et autres denrées qui ne se vendent pas au poids, le *litre* et l'*hectolitre* ont remplacé le picotin, le boisseau, le pot, le muid, etc. Cependant la barrique est restée en usage dans le commerce des vins, pour l'exportation surtout. La barrique de Bordeaux, de 2 feuillettes ou 30 veltes, contient 226.20 litres.

Poids. — Les unités usuelles sont actuellement : pour le poids de marc ou de fin, le *gramme;* pour les pesées ordinaires, le *kilogramme*, substitué à l'ancienne livre poids de 16 onces = 489 $^1/_2$ grammes; enfin, pour les fortes pesées, le *quintal métrique* de 100 kilogrammes, et le *tonneau métrique* ou tonneau de mer de 1,000 kilogrammes.

Le tonneau de mer ou d'affrétement est la mesure qui sert à déterminer, par le cubage ou au poids, la quotité relative de l'encombrement produit daus la coque d'un navire par les marchandises embarquées. Pendant longtemps l'usage local guidait seul dans cette opération. Les nombreuses contestations qui en résultaient firent comprendre la nécessité de la règle d'un tarif entre l'armateur et le chargeur. Les ports du Hâvre, de Nantes, de Bordeaux et de Marseille, étaient parvenus, chacun de son côté, à en dresser un qui acquit force de loi, sous l'approbation de leurs chambres de commerce respectives. Mais, ce régime laissait subsister beaucoup de divergences, auxquelles un décret du 25 août 1861 est venu remédier depuis, par

la publication d'un tarif d'affrétement unique et uniforme, applicable à tous les ports de la France et de ses colonies. Ce tarif, annexé au décret, précise l'évaluation du tonneau de mer, en poids ou en quantité, pour chaque article. Le poids varie de 200 kilogrammes, pour les marchandises très-légères, telles que les plumes, à 1,000 kilogrammes, pour les marchandises très-lourdes, comme les métaux. Le cubage se règle à raison du volume de 1 mètre 44 centimètres cubes.[1]

Monnaies. — Le *franc*, subdivisé en 10 décimes et 100 centimes, est aujourd'hui, en France, la monnaie réelle de change et de compte. Il a remplacé la livre tournois de la valeur de 0^f,987,65, composée elle-même de 20 sous, le sou de 12 deniers. Lors de l'adoption de la monnaie nouvelle, 81 livres tournois étaient estimées l'équivalent de 80 francs. Mais comme, pour les forts paiements, le franc était une monnaie trop petite, on dut transiger avec la rigueur des principes du système décimal, par l'émission simultanée de monnaies ne représentant que la moitié ou le double des unités de la progression décimale.

En France, l'or et l'argent circulent l'un et l'autre, comme monnaies légales, avec des rapports de valeur fixes, et l'on sait combien le premier de ces métaux est arrivé à y prédominer sur le second, depuis la découverte des mines de Californie, c'est-à-dire depuis une douzaine d'années.

On frappe actuellement en France des pièces de 5, 10, 20, 50 et 100 francs, en or, et des pièces de 5 francs, 2 francs, 1 franc, 50 centimes et 20 centimes, en argent, ainsi que des pièces de 10 centimes, 5 centimes, 2 centimes et 1 centime, en bronze. Les monnaies d'or sont généralement à la taille de 310 pièces de 10 francs par kilogramme d'or fin, et du poids de 3^{gr},2258 par 10 francs; les pièces d'argent à la taille de 222.222 pièces de 1 franc par kilogramme d'argent fin, et du poids de 5 grammes par franc, alliage compris.

1. Voir le tableau de la composition du tonneau d'affrètement dans l'édition du tarif des douanes de France, publiée en octobre 1861, p. 161 ; les Annales du C. E. *France,* L. C., n° 204, p. 267; et aussi l'article TONNEAU du nouveau *Dictionnaire du commerce et de la navigation* de Guillaumin.

Toutes les monnaies d'or et d'argent sont au titre de 900 millièmes, avec une tolérance de 2 millièmes en plus ou en moins. Il est accordé en outre, sur le poids, une tolérance qui varie, pour les monnaies d'or, de 1 millième à 3 millièmes et, pour les monnaies d'argent, de 3 millièmes à 10 millièmes, selon l'importance des pièces.

Le franc, l'unité monétaire étalon de France, comprend ainsi $4^1/_2$ grammes d'argent fin, et la valeur de l'or est légalement, chez nous, à celle de l'argent dans le rapport de 15 $^1/_2$ grammes de ce dernier métal pour 1 gramme d'or. C'est la fixité imaginaire de ce rapport qui constitue ce qu'on appelle le double étalon.

L'alliage qui sert à la fabrication des monnaies de bronze est composé, sous le régime de la loi du 6 mai 1852, de 95 parties de cuivre, 4 d'étain et 1 de zinc. La tolérance sur le poids varie de 1 centième à 1 $^1/_2$ centième, selon le plus ou moins de grosseur des pièces, en ce sens qu'elle est le plus faible pour les plus fortes. La tolérance sur le titre des monnaies de bronze est de 1 centième pour le cuivre, et de $^1/_2$ centième pour les autres métaux. Ces monnaies ne sont reçues que comme appoint. On peut refuser d'accepter plus de 4 francs 99 centimes en monnaie de cuivre.

Mises à la file les unes des autres, 19 pièces d'argent de 5 francs et 11 de 2 francs, ou bien 20 de 2 francs et 20 de 1 franc, composent le mètre, c'est-à-dire en représentent la longueur.

Le système des mesures, poids et monnaies britanniques est loin d'offrir cette homogénéité parfaite qui distingue le système décimal français et en constitue le principal avantage. D'importantes améliorations y ont cependant été introduites. Un acte de 1824 a fixé mathématiquement les bases du mille légal, de la livre poids et du gallon nouveau, dont l'usage fut rendu généralement obligatoire à partir de 1825. Ce fut le premier pas vers une certaine uniformité, devenue un besoin impérieux pour toutes les parties du Royaume-Uni. Ce besoin a conduit, dix années plus tard, à de nouvelles réformes pratiques, dont les dispositions ont complété, dans tous ses détails, la fixation des rapports du système établi, s'il est permis d'appeler système des séries de mesures, poids et monnaies sans base scientifique commune.

Voici la spécification de toutes celles que nous trouvons encore en usage dans le Royaume-Uni :

Mesures de longueur.

	Mètre.
Le *fathom* (la brasse) de 2 yards . . .	= 1. 828,8
Le *yard* (l'aune) de 2 coudées (*cubits*)	= 0. 914,4
Le pied (tiers du yard)	= 0. 304,8
Le pouce (douzième du pied)	= 0. 025,4

Mesures itinéraires.

	Kilom.
Le mille légal (*statute mile*) de 1,760 yards	= 1. 609.3
La lieue marine (*sea-league*) de 20 au degré, comprenant 3 milles marins de 60 au degré = 3. 454 statute miles	= 5. 558

Mesures de superficie.

Le pied carré de 144 pouces carrés	= 0 m.c. .092,9
Le yard carré de 9 pieds carrés	= 0 » .836,1
L'acre légale (*statute acre*) de 4,840 yards carrés . .	= 40 ares .467,1
Le mille carré de 64 *furlongs* ou 640 acres	= 2 kil.c. .589,9
soit environ	259 hectares.

Mesures de volume pour les solides.

Le *fathom* cube de 216 pieds cubes, le pied cube, le pouce cube, etc.

Le tonneau de mer de 40 pieds cubes	= 1 m.c. 132,682
La charge de bois (*load* ou *last*) de 50 pieds cubes .	= 1 » 415,852

Mesures de capacité.

1° Pour liquides.

Le gallon impérial (*standard gallon*) de 4 *quarts* . . . = 4 litres. 543,5

Le quart est de 2 *pintes*, la pinte de 4 *gills*. L'ancien gallon à vin ou gallon de Winchester, de 3 lit.,7852, est resté en usage aux Indes occidentales et aux États-Unis. Le gallon impérial l'a remplacé comme base légale de la mesure des liquides et des grains, dans le Royaume-Uni, depuis le 1er mai 1825.

Le *baril*, mesure du commerce, est généralement de 32 gallons impériaux, pour la bière; de 31 ½ seulement, pour les autres liquides. Le *last* de goudron comprend 12 barils de la seconde mesure; la *tonne*, 252 gallons nouveaux.

2° Pour marchandises sèches.

	Litres.
Le *bushel* (boisseau) de 8 gallons	= 36.348
Le *quarter* de 8 bushels	= 290.784

Poids.

On distingue entre la livre ordinaire, dite avoir du poids, et la livre poids de troy, pour l'or et l'argent.

		Kilogr.
La livre de 16 onces	=	0.453,55
L'once de 16 drachmes (*drams*)	=	0.028,35
Le quintal de 112 livres	=	50.797
Le tonneau de 20 quintaux	=	1,015.940
La livre troy de 12 onces	=	0.373
L'once troy de 20 deniers (*penny-weights*).	=	0.031
Le denier de 24 grains	=	0.001,5
Le grain de 5,760 à la livre troy et de 7,000 à la livre avoir du poids	=	0 gr,064,792,02

Le *mite* est la 20e partie du grain.

Depuis l'abolition de toutes les mesures combles, à partir du 1er janvier 1835, par l'acte du 13 août 1834, le *chaldron*, usité pour le charbon de terre, et qui était autrefois de 36 bushels, mesure comble, à Londres, ne s'évalue plus qu'au poids, savoir : le chaldron de Londres à 25 1/2 quintaux anglais, et celui de Newcastle et Sunderland à 53 quintaux, représentant environ 11 quarters ou 32 hectolitres. Le rapport moyen entre les deux mesures est de 16 chaldrons de Newcastle pour 31 de Londres.

Monnaies.

La *livre sterling* de 20 *shellings*	=	25f	» c
Le shelling de 12 deniers (pence)	=	1	25
Le denier ou *penny*	=	0	10,4
Le *farthing* ou quart de penny.	=	0	02,6

Ces évaluations sont celles d'un change conventionnel. La livre sterling n'a été longtemps qu'une simple monnaie de compte. La monnaie d'or effective qui la représente, depuis 1816, est le *souverain*. On frappe aussi des demi-souverains de 10 shellings, en or. L'ancienne guinée de 21 shellings est tombée hors d'usage.

Les monnaies d'or anglaises sont au titre de 917. La valeur intrinsèque du souverain, qui pèse 7grammes,9872, est de 25 francs 22 centimes.

Les monnaies d'argent sont la *couronne* de 5 shellings, la demi-couronne, le *florin* de 2 shellings, le shelling, les pièces de 6 pence, de 4 pence (*groats*), de 3 pence, de 2 pence et d'un penny et demi.

On frappe aussi une petite monnaie d'argent spéciale (*maunday money*) pour l'Inde.

La couronne pèse 28 grammes,27 ; elle est au titre de 925.

Les monnaies en cuivre sont le penny, le demi-penny, le farthing, le demi-farthing et le tiers de farthing, fractions en usage dans quelques-unes des colonies seulement.

L'or est, dans le Royaume-Uni, le seul type légal des valeurs. Les monnaies d'argent n'y sont reçues en payement, comme appoint des espèces d'or, que jusqu'à concurrence de 2 livres sterling. Celles d'argent doivent être considérées comme du billon et elles en ont en partie le caractère, car on attribue aux petites monnaies anglaises une valeur supérieure à celle du métal qui entre dans leur composition.

L'argent a été longtemps, en tous pays, le métal auquel la convention rapportait le taux légal des autres métaux précieux. C'est en 1816 seulement que l'Angleterre, en prenant l'or pour unique étalon, a donné un exemple qui n'a été suivi jusqu'à présent que par les États-Unis. En France, le double étalon, d'or et d'argent, a été conservé, malgré la prédominance de fait à laquelle la monnaie d'or est arrivée, de nos jours, dans l'usage du pays, et l'impossibilité de maintenir à la longue le même rapport de valeur entre deux métaux. Dans les autres États du continent, le rôle d'étalon est généralement resté à l'argent seul, et l'on peut dire que c'est aussi la monnaie d'argent qui y prédomine encore, dans la circulation métallique.

Signalons, avant de terminer ce paragraphe, un fait du plus grand intérêt et du meilleur augure, pour l'accroissement des facilités dans les relations du commerce international surtout. L'Angleterre, secouant le joug des préjugés traditionnels, se prononce de plus en plus en faveur de l'adoption du système décimal et métrique. En avril 1862, la chambre des communes avait chargé un comité d'examiner les moyens de satisfaire au besoin de simplicité et d'uniformité dans l'usage des poids et mesures. Le rapport de ce comité conclut à l'introduction du système métrique français dans le Royaume-Uni, et un projet de loi, tendant à l'y faire accepter graduellement (*Weights and Measures Bill*), vient même, au moment où nous mettons sous presse (juillet 1863), d'être soumis par M. W. Ewarts à l'approbation de la chambre. Bien que la réforme proposée

ne semble pas encore près de toucher au but, à cause de la difficulté d'obtenir la pleine sanction du parlement et la conversion du pays tout entier, qui ne renoncera que lentement à des habitudes séculaires, avec la prévention nationale qui existe, chez beaucoup d'Anglais, contre toute innovation d'origine étrangère, la cause du progrès sur ce point de législation si important, y est dès à présent gagnée en principe, et l'on ne peut douter que l'opinion, si puissante chez nos voisins, n'amène et n'assure bientôt le triomphe des vues de la commission, dans la pratique aussi.

§ 2. Monnayage.

Le principal moyen d'échange, c'est la monnaie, prise dans l'acception la plus générale du mot. Elle intervient, comme mesure de la valeur et comme équivalent, dans toutes les transactions. Sans elle, le troc, tel qu'il se pratique dans l'état d'enfance des sociétés, serait le seul commerce possible. Son intervention constitue les deux opérations bien caractérisées de la vente et de l'achat. Mais il faut distinguer entre deux espèces de monnaies, la monnaie réelle qui, ayant sa valeur propre ou intrinsèque, fonctionne dans l'échange comme une marchandise équivalente par elle-même à la marchandise ou à l'objet contre lequel elle s'échange, ou qu'elle sert à payer, en d'autres termes, et la monnaie fictive ou monnaie fiduciaire, qui se fonde sur le crédit, et n'est que le signe représentatif d'une valeur plus ou moins bien garantie. La première ne se présente généralement, dans toutes les sociétés civilisées, que sous une seule forme, celle des espèces métalliques. La seconde, revêtant une multitude de formes, comprend le papier-monnaie et toutes les espèces de la monnaie-papier, telles que le billet de banque, la lettre de change, le billet à ordre et le mandat. Celle-ci n'est jamais qu'un moyen de payement, celle-là constitue le payement même.

De tous les pays du monde, la France est notoirement celui qui possède, emploie et fabrique le plus de monnaie métallique en or, en argent et en cuivre. Dans aucune autre contrée, cette forme de la monnaie n'est d'un aussi grand usage, et ne se mêle en aussi fortes quantités à toutes les transactions.

Sous l'ancien régime, depuis l'année 1726 jusqu'à la Révolution, la somme totale des monnaies frappées en France s'élevait déjà, d'après M. Moreau de Jonnès, à près de 3 milliards de francs, dans lesquels l'argent figurait pour les deux tiers et l'or pour un tiers environ. Mais toutes ces anciennes espèces, qui furent démonétisées dans la suite, ont complétement disparu de la circulation.

Depuis l'introduction du nouveau système monétaire en 1795, l'activité, bien plus remarquable encore, déployée dans le monnayage, a suivi une progression toujours croissante. Il résulte, en effet, du contrôle de cette fabrication que, durant la période de 65 ans qui s'est écoulée de la susdite année jusqu'à la fin de 1860, les monnaies françaises, même abstraction faite de 71,083,000 francs, en pièces d'or de 5 et 10 francs, et de 7,671,000 francs de pièces d'argent de 25 centimes, dont le gouvernement a opéré la refonte, ont frappé pour la somme énorme de 10,186,210,000 francs d'espèces d'or et d'argent, soit 5,542,611,000 francs, en pièces d'or de 5, 10, 20, 40, 50 et 100 francs, et 4,643,599,000, en pièces d'argent de 1, 2 et 5 francs, de 50 centimes et de 20 centimes. En outre, il a été frappé, de 1852 à 1858, pour environ 48 $^1/_2$ millions de francs de la nouvelle monnaie de billon en bronze; mais, cette quantité s'étant trouvée insuffisante, on a pourvu, par la loi du 18 juillet 1860, à la fabrication de 12 millions de plus. De l'ancienne monnaie de cuivre démonétisée, il ne restait en défaut, au 31 décembre de cette année, qu'une somme de 1,081,000 francs.

Voici quel a été le contingent d'espèces d'or et d'argent fourni par le monnayage, sous le régime de chacun des gouvernements qui se sont succédé en France, pendant la même période :

	Francs.
Première république	106,237,000 [1]
Consulat et premier empire	1,415,854,000
Sous Louis XVIII	1,004,163,000
Sous Charles X	685,430,000
Sous Louis-Philippe	1,972,851,000
Seconde république	886,531,000
Second empire	4,115,144,000 [2]
Total	10,186,210,000

1. En argent, à l'effigie d'Hercule.
2. Jusqu'au 31 décembre 1860.

Ainsi il a été frappé, dans les 9 premières années du règne actuel, presque autant de monnaie que dans le quart de siècle précédent et dans la période écoulée depuis la Révolution jusqu'à nos jours, plus du triple de ce que l'ancienne monarchie avait mis en circulation au dernier siècle, pendant une période d'égale durée. Sous la première république cependant, la planche aux assignats fonctionna plus activement que les usines du monnayage, qui ne reprit son activité qu'après l'avénement de Bonaparte. On le voit suivre, depuis lors, une marche constante, dans laquelle il n'y a pas d'accroissement remarquable ni de vicissitude importante à signaler avant la révolution de Février, ou plutôt avant la découverte des gîtes aurifères de la Californie. Mais, à cette époque, l'argent, qui avait prédominé jusque-là, dans l'usage des monnaies en France, où l'or ne jouait auparavant, comme moyen d'échange, qu'un rôle tout à fait secondaire, dut soudain céder la place à ce dernier métal, qui affluait d'Amérique et d'Australie, et auquel des besoins toujours croissants de numéraire ont conservé, dans la circulation, la faveur marquée dont il y est devenu l'objet de la part du public, à partir de 1853 surtout.

Année par année, la fabrication des monnaies françaises, depuis 1846, présente, pour chacun des deux métaux, les résultats suivants :

Années.	Or.	Argent.
	Francs.	Francs.
1846	2,086,420	47,886,146
1847	7,706,020	78,285,157
1848	39,697,740	119,731,095
1849	27,109,560	206,548,664
1850	85,192,390	86,458,485
Totaux de la période quinquennale	161,792,130	538,909,547
1851	269,709,570	59,327,309
1852	27,109,560	71,918,446
1853	312,964,020	20,099,488
1854	526,528,200	2,123,887
1855	447,427,820	25,500,306
Totaux de la période quinquennale	1,583,739,170	178,969,436
1856	508,281,995	54,422,214
1857	572,561,225	3,809,611
1858	488,689,635	8,663,569
1859	702,697,790	8,401,814
1860	428,452,425	8,084,198
Totaux de la période quinquennale	2,700,683,070	83,381,406
1861	98,216,400	2,518,150
1862	214,241,990	2,519,398

Ces chiffres parlant assez clairement aux yeux, bornons-nous à faire ressortir que le monnayage a fourni, pendant les deux dernières périodes quinquennales, une somme de numéraire de six à sept fois plus forte que dans les cinq années précédentes (4,547 millions au lieu de 701), et que l'or, qui n'entrait pas dans le chiffre de la fabrication de 1846-50 pour plus de 23 pour 100, figure dans celui de 1851-60 pour plus de 94 pour 100 ou près de $^{19}/_{20}$. On observera que le renchérissement de toutes choses, qui date de la même époque, coïncide avec le fait de ce prodigieux accroissement d'activité du monnayage. Ajoutons que cette énorme fabrication, depuis 1857, se concentre presque entièrement dans la monnaie de Paris, dont celle de Strasbourg est restée l'unique succursale, les cinq autres hôtels des monnaies, de Marseille, Rouen, Lille, Bordeaux et Lyon, ayant été successivement abandonnés.

Aux chiffres de la France, opposons maintenant ceux du monnayage de l'Angleterre, qui, pour être le pays incontestablement le plus riche en espèces métalliques, après la France, n'en a cependant frappé ni possédé d'aussi fortes quantités à aucune époque.[1]

Le contrôle officiel de la fabrication des monnaies, dans le Royaume-Uni, depuis 1790, se résume dans les valeurs suivantes :

Années.	Or.	Argent.	Cuivre.
	Livres sterl.	Livres sterl.	Livres sterl.
1790	2,660,522	»	»
Période 1791-1800	15,500,552	545	»
— 1801-1815	4,481,488	1,096	»
— 1816-1830	46,626,384	9,149,138	»
— 1831-1845	33,893,120	3,853,472	67,306
1846	4,334,911	559,548	6,496
1847	5,158,440	125,730	8,960
1848	2,451,999	35,442	2,688
1849	2,177,955	119,592	1,792
1850	1,491,836	129,096	448
Totaux de la période quinquennale	15,615,141	969,408	20,384

1. Voir, pour les temps plus anciens, de curieux tableaux du monnayage en Angleterre et en Écosse, depuis l'époque de la conquête normande, dans le *Dictionnaire du commerce* de Macculloch, édition de 1859, à l'article MONNAIES (*Coins*), p. 323.

Années.	Or.	Argent.	Cuivre.
	Livres sterl.	Livres sterl.	Livres sterl.
1851	4,400,411	87,868	3,584
1852	8,742,270	189,596	4,312
1853	11,952,391	701,544	10,190
1854	4,152,183	140,480	61,538
1855	9,008,663	195,510	41,091
Totaux de la période quinquennale	38,255,918	1,314,998	120,715
1856	6,002,114	462,528	11,418
1857	4,859,860	373,230	6,720
1858	1,231,023	445,896	13,440
1859	2,649,509	647,064	8,512
1860	3,121,709	218,403	37,990
Totaux de la période quinquennale	17,864,215	2,147,121	78,080
1861	8,190,170	209,484	274,624

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE POUR LA PÉRIODE 1790-1860.

	Livres sterl.	Francs.
Or	174,897,340	4,372,434,000
Argent	17,435,778	435,894,000
Cuivre [1]	286,351	7,159,000
Total	192,619,469	4,815,487,000

Ainsi, le monnayage britannique, qui porte principalement sur l'or, et dans lequel l'argent et le cuivre n'entrent que pour des sommes relativement peu considérables, ou même presque insignifiantes, n'atteint pas à la moitié du total des monnaies frappées en France, durant une période moindre de six années. Presque nul à l'époque des guerres de la Grande-Bretagne avec le premier Empire, il a déployé le plus d'activité de 1816 à 1830, de 1851 à 1857, et finalement en 1861, année dont la fabrication a de beaucoup dépassé celle des cinq années précédentes.

Les données officielles que nous venons de mettre en comparaison, intéresseraient bien davantage encore, s'il était possible d'arriver par elles à une évaluation plus sûre de ce qui, des monnaies fabriquées dans les deux pays, est resté dans la circulation et peut être considéré comme formant leur capital monétaire actuel. Malheureusement, les autres éléments nécessaires pour établir ce calcul, ou manquent entièrement, ou sont trop incomplets et trop défectueux. Les états d'importation et d'exportation du numéraire, dont

1. Pour 1831-1860 seulement.

nous donnons le résumé au § 3 du livre III, sont loin d'embrasser la totalité des monnaies entrées et sorties. Il faudrait pouvoir y ajouter celles qui échappent, dans les malles et les poches des voyageurs, à la déclaration en douane et à tout contrôle.

Il est certain qu'une grande partie des monnaies fabriquées est continuellement absorbée par le commerce et par l'orfévrerie. Mais, comment en déterminer l'importance? Comment faire, en outre, la part du frai, de la détérioration par l'usure, des pertes causées par les naufrages, les sinistres et les accidents de toute espèce? Qu'est devenue l'énorme quantité de pièces de 5 francs en argent, qui défrayait, il n'y a pas quinze ans, presque toute la circulation en France? Il ne faut pas oublier, enfin, que l'or et l'argent français se répandent, en proportions indéterminées et toujours variables, hors des frontières de l'empire, sur presque tous les pays limitrophes, dont plusieurs, comme nous l'avons déjà fait observer plus haut, ont adopté le même système monétaire; qu'il en faut également pour l'usage de nos colonies, et que le commerce en dissémine beaucoup, dans les ports de la Méditerranée et jusqu'en Amérique.

En Angleterre, où le capital monétaire ne dépassait point, à ce qu'il paraît, avant le règne de Charles II, une somme d'environ 135 millions de francs, le célèbre Adam Smith ne l'estimait encore, de son temps, qu'à 30 millions sterling ou 750 millions de francs, tandis qu'en France, on le croyait déjà de 1,200 millions du temps de Law, en 1716, et Necker l'évaluait à 2,200 millions, en 1782. Plus récemment, sous la monarchie de Juillet, M. Michel Chevalier, qui, dans ses lettres sur l'Amérique du Nord, ne pensait pas devoir porter ce chiffre à moins de 3 milliards pour la France, n'admettait qu'un milliard pour le Royaume-Uni, auquel M. Moreau de Jonnès en accordait, de son côté, 2 milliards. Or, d'après un rapport présenté au parlement par M. Jacob, en 1829, la somme totale des espèces monnayées circulant en Europe, à cette époque, n'aurait pas atteint 8 milliards. La masse en a certainement beaucoup augmenté depuis; cependant, nous ne sommes pas éloigné de croire que l'accroissement a été moindre qu'on ne le suppose. En France même, par exemple, il est notoire que presque tout le numéraire resté dans la circulation du pays est à l'effigie de Napoléon III; les monnaies de

fabrication antérieure ne s'y montrent plus qu'en quantités relativement très-faibles; l'or prédomine partout et les pièces de 5 francs en argent, qu'il remplace aujourd'hui, paraissent avoir été presque généralement écoulées au dehors ou affectées à d'autres usages, avec bénéfice plutôt qu'avec perte, dans notre opinion du moins. Depuis 1857, ce que l'on a frappé de monnaies d'argent est imperceptible et ne dépasse pas la limite des besoins du commerce de détail et de la nécessité des appoints. Aussi, les circonstances sembleraient-elles actuellement plus favorables que jamais à l'abandon de la fiction légale du double étalon, sans la liaison boiteuse de nos monnaies d'or avec l'ensemble du système métrique et sans la difficulté de les rattacher, par des rapports plus directs et plus simples, aux bases de ce système[1]; car la controverse à laquelle cette question a donné lieu, se trouve en quelque sorte vidée par le fait de l'épuisement de l'une des deux monnaies rivales. Entre elles, d'une part du moins, ou peu s'en faut,

Le combat a cessé, faute de combattants.

La faveur du public, en France, est aujourd'hui pour la monnaie d'or qui, à ce titre, y obtient sur l'argent une préférence analogue à celle dont ce dernier, à divers autres titres, ne bénéficie pas moins, de son côté, par la faveur du change avec les autres pays, ou par la variété d'usages qu'il comporte.

Une latitude d'usage plus grande a été ménagée fort à propos, par les circonstances, aux deux métaux. D'une part, il y avait à satisfaire au besoin toujours croissant d'une monnaie portative comme l'or, représentant une forte valeur sous un très-faible volume, besoin que devait naturellement concourir à déterminer le rapide accroissement du nombre des voyages en chemin de fer, ainsi que celui de l'importance des opérations, des paiements au comptant et des dépenses de toute sorte qui en dérivent; de l'autre, l'élasticité des emplois divers que l'argent comporte dans l'industrie, ainsi que la grande extension des rapports commerciaux avec l'Inde et l'extrême Orient, invite au déplacement d'une grande partie de ce métal, en raison de

1. La manière évidemment la plus simple de la résoudre, serait de ramener exactement l'unité monétaire à l'unité de poids.

la faveur dont il a, de tout temps, joui dans ces contrées. Telles sont, nous le répétons, les causes qui nous paraissent le mieux expliquer pourquoi l'équilibre du taux conventionnel entre les deux métaux n'a pas été plus fortement dérangé jusqu'ici, et pourquoi la baisse de l'or, prédite par quelques économistes des plus éminents, a été beaucoup moins sensible qu'on ne l'avait craint, dans le premier moment après la découverte des nouvelles mines.

Si le rapport des cours n'a pas varié davantage, ne serait-ce pas précisément parce que cet équilibre, soutenu d'ailleurs, jusqu'à un certain point, par le maintien légal de ce rapport, mais surtout par la forte demande de l'or en France même, a retrouvé naturellement son assiette dans la répartition nouvelle des fonctions de l'un et de l'autre métal?

Cependant, après comme avant l'accomplissement de la révolution que nous venons de signaler, nous voyons la France en possession d'une masse de numéraire métallique bien plus considérable que celle dont disposent nos voisins d'outre-Manche, et qui suffit, chez eux, aux besoins d'une industrie et d'un commerce beaucoup plus étendus. Aussi, ne faudrait-il pas, en constatant notre supériorité à cet égard, nous en applaudir sans réserve, comme d'un grand avantage, au point de vue économique du moins. Il est incontestable, en principe, que toute surabondance du capital monétaire laisse improductive la portion de la richesse nationale qu'elle absorbe et pétrifie pour ainsi dire. Mais, dans l'examen de toute situation, il faut tenir compte des circonstances et des nécessités qui l'ont amenée et sous l'empire desquelles elle se maintient. Le rôle que la France a joué de bonne heure, comme puissance continentale, depuis l'administration de Richelieu et surtout depuis le règne de Louis XIV, devait naturellement, dès lors, y porter le gouvernement à multiplier ses ressources en espèces métalliques, pour garder la haute main dans les affaires du continent. La guerre continentale a, sous ce rapport, de plus fortes exigences que la guerre maritime. L'or de l'Angleterre, façon de parler pour désigner les nombreux subsides qu'elle a fournis aux coalitions, ne leur est le plus souvent parvenu, par suite des habiles combinaisons de sa politique marchande, que sous la forme de produits, et notamment de produits anglais. Nos

voisins, chez lesquels la notion des principes et des lois économiques est entrée beaucoup plus tôt et a pénétré bien plus profondément dans l'esprit des masses, sont arrivés plus facilement ainsi à reconnaître le véritable caractère de la monnaie métallique, et à n'y voir également qu'une marchandise, tandis qu'en France, la grande majorité de la population la regarde encore comme l'incorporation la plus substantielle et la plus palpable de la richesse. On s'y est fait ainsi de l'usage exclusif des espèces monnayées une habitude, qui a surtout conservé de profondes racines dans nos campagnes.

Le fermier anglais, depuis longtemps éclairé, par son éducation et par l'exemple de tout ce qui l'entoure, sur la nature et sur les avantages des institutions de crédit, se hâte de placer les épargnes dont il n'a pas l'emploi immédiat; le paysan français n'a longtemps aimé que trop à dérober les siennes à la circulation, en thésaurisant comme ses pères, et c'est depuis peu d'années seulement qu'il incline à changer d'habitude. L'observation physiologique peut seule expliquer la longue persistance de ces dispositions traditionnelles, dont la ténacité ne cède qu'avec le temps à l'influence du progrès des lumières.

Dans la Grande-Bretagne, la monnaie réelle, grâce à un développement plus large et à une intelligence plus générale du mécanisme et des moyens du crédit, est d'un usage beaucoup plus restreint; grâce à une ingénieuse simplification du mode de paiement, elle y est même beaucoup moins déplacée que chez nous et intervient d'une manière bien moins apparente dans la plupart des transactions, tout en y fonctionnant plus activement. C'est de ces différences importantes qu'il nous reste à parler dans les pages qui vont suivre.

§ 3. Banques de circulation et caisses d'épargne.

Nous n'avons pas la prétention de faire entrer dans notre cadre l'ensemble des rapports et des vicissitudes du mouvement de la banque et du développement des institutions financières proprement dites, ni la critique de celles-ci. Une pareille tâche nous imposerait l'obligation d'aborder le vaste champ de la théorie et d'embrasser beaucoup de faits étrangers au programme de ce livre, ainsi que de

nous étendre sur une foule de questions très-délicates et très-compliquées de leur nature, avec la discussion desquelles nous sommes peu familiarisé et qui nous entraîneraient trop loin. Il existe d'ailleurs, sur ces matières, d'excellents manuels spéciaux et des publications récentes très-recommandables, telles que celles de M. Alph. Courtois fils et l'Annuaire déjà cité de M. Horn, qui en est à sa troisième année, sans parler des ouvrages de doctrine, auxquels s'attachent les noms des économistes les plus célèbres et les plus ingénieux de notre époque. Bornons-nous donc à dire ici de l'organisation et de la situation des banques, en France et dans le Royaume-Uni, ce qui est indispensable pour bien indiquer ce qu'elles sont, montrer comment elles fonctionnent et faire ressortir l'importance de leur rôle et des services qu'elles rendent au commerce, dans les deux pays.

On sait que la Grande-Bretagne a devancé tous les autres États dans la création et le développement du système des banques d'émission, investies du droit d'émettre des billets payables à vue et au porteur (*banknotes*), sous des garanties tendant à prévenir l'altération comme l'exagération des ressources effectives que doit représenter ce signe si commode pour la mobilisation et la transmission des valeurs.

La pierre angulaire du système, dans le principal des trois royaumes britanniques, la plus ancienne de toutes les banques de circulation et la plus puissante institution de crédit du monde, c'est la Banque d'Angleterre, fondée par actions à Londres, en 1694, d'après les plans de l'Écossais W. Paterson. Son capital, qui n'était primitivement que de 1,200,000 liv. sterl., a été successivement élevé jusqu'à 14,553,000 liv. (363,825,000 fr.), en actions de 100 liv. chacune. Ce capital, qui constitue la principale garantie des créanciers de la Banque d'Angleterre, ayant toujours été, pour la majeure partie, prêté à l'État, l'histoire de ce grand établissement, dont les opérations ne sont pas moins étroitement liées aux finances du Royaume-Uni qu'à tout le commerce britannique, se confond avec celle de toutes les crises et de toutes les vicissitudes, de l'une et de l'autre espèce, que la Grande-Bretagne a traversées depuis plus d'un siècle et demi.

La Banque d'Angleterre est à la fois banque de prêt et d'escompte, de dépôt, de virement et de circulation. Elle demeure chargée, en

outre, moyennant une rémunération convenue, d'une partie du service de la trésorerie, dont elle tient en quelque sorte la caisse. Les prêts qu'elle a faits à l'État sont en partie hypothéqués sur diverses branches du revenu public, et une partie notable de ses bénéfices consiste dans les profits de l'emploi des deniers du budget, dont on lui fait le versement et qu'elle est autorisée à faire valoir, sous sa responsabilité, comme nos receveurs généraux, dans ses transactions avec le commerce, à la condition d'assurer en même temps, d'autre part, le service des paiements de l'État. Ses fonctions, d'ailleurs, depuis l'époque de son origine, n'ont pas sensiblement varié, non plus que ses relations avec le gouvernement, bien que le privilége de la banque, limité d'abord à douze ans, et rendu en 1708 à peu près exclusif, par un acte qui interdit l'émission de billets au porteur, ou même à terme, pour toute échéance de moins de six mois, dans toute l'Angleterre, à toute société banquière formée de plus de six associés, n'ait pas été renouvelé moins de dix fois. La principale faveur qu'il lui assurait, fut ce droit d'émettre des billets au porteur (*banknotes*), admis seuls à circuler avec tous les avantages d'une monnaie légale (*legal tender*).

Un acte de 1826, il est vrai, en permettant aux associations banquières, comprenant plus de six associés, de se constituer en banques d'émission comme la Banque d'Angleterre, borna le monopole, dont celle-ci jouit à cet égard, à un rayon de 65 milles anglais autour de la capitale; mais son papier n'en continua pas moins à se répandre sur toute l'Angleterre, y compris la principauté de Galles, par suite de l'établissement de douze succursales (*branch-banks*) de la banque métropolitaine, autorisé dans plusieurs comtés, à partir de la même époque. La suspension du paiement de ces billets ayant été décrétée en 1797, ils étaient devenus, par suite de cette mesure, un véritable papier-monnaie, dont l'usage exclusif, dans les moments critiques, ne pouvait manquer d'amener la dépréciation. En 1800, il perdait 8 p. 100, au commencement de 1810, 13 $^1/_2$ p. 100 et, en 1814, la continuation de la baisse fut même signalée par une perte de 23 p. 100. L'influence du rétablissement de la paix releva naturellement et subitement le cours du papier, mais non sans occasionner de graves perturbations dans les transactions et dans les fortunes, jusqu'à ce

que, en 1821, la Banque d'Angleterre reprit définitivement, sans restriction, ses paiements en espèces, qui n'ont plus souffert d'interruption depuis cette époque.

Ses billets, toujours échangeables contre de l'or, à présentation, sont arrivés à constituer ainsi de nouveau un agent de valeur fixe, que le créancier ne peut refuser de recevoir en paiement de son débiteur. Cependant la Banque d'Angleterre, avant 1826, n'avait eu que de fait et non de droit, le monopole de l'émission du papier au porteur, même dans l'étendue du rayon indiqué plus haut. Les banques privées ne comptant pas plus de six sociétaires, étaient généralement restées libres d'émettre des promesses (*promissory notes*) ayant le caractère de billets de banque, c'est-à-dire également payables à présentation et au porteur, dans toute l'Angleterre, et, si elles s'abstinrent dès lors d'user de cette faculté dans la capitale, comme elles en usaient dans les comtés, ce n'était pas qu'elles en fussent empêchées par aucune restriction légale, mais simplement qu'elles ne trouvaient pas leur profit à entrer en concurrence à cet égard, dans le rayon métropolitain, avec une corporation aussi puissante que la Banque d'Angleterre. Mais, hors de ce rayon, l'abondance des capitaux et la modicité du taux de l'intérêt avaient multiplié la concurrence privée.

De 1808 à 1810 surtout, on vit se former en Angleterre un grand nombre de banques provinciales (*country banks*). Leurs billets, payables à présentation et au porteur, étaient admis à jouir, avec l'autorisation du parlement, du même droit de circulation que ceux de la Banque d'Angleterre, à cette importante différence près qu'ils ne constituent qu'un papier sans titre de faveur légale et que chacun est libre d'accepter ou de refuser. De 280 en 1797, le nombre de ces banques s'éleva en 1813 à plus de 900, dans ce royaume seul. C'est à leurs émissions exagérées que l'on attribuait l'augmentation considérable du prix de l'or, vers cette époque. De 1814 à 1816, 240 d'entre elles suspendirent leurs paiements. Toutefois, aucun de ces établissements ne devait comprendre plus de six associés, et la Banque d'Angleterre protesta longtemps, en invoquant son privilége, contre la création des banques d'émission à capitaux réunis (*joint stock banks*), comprenant un plus grand nombre de membres.

Après la crise de 1825, qui entraîna la ruine de plus de soixante-dix banques de comtés, il intervint néanmoins un compromis; l'acte déjà mentionné de 1826, en conférant à la Banque d'Angleterre le monopole de l'émission du papier au porteur, dans le rayon métropolitain, abrogea la disposition qui interdisait la formation de banques d'émission avec plus de six associés, ce qui permit l'établissement d'un grand nombre de ces banques, dans les comtés situés au delà des 65 milles du rayon de circulation de la banque métropolitaine. Dans la capitale et aux environs, les banques à capitaux réunis ne parvinrent à s'introduire que plus tard. A Londres même il s'en est constitué 9, de 1834 à 1856; mais elles n'émettent point de bank-notes. Ce qui y décida du succès de leurs opérations et les distinguait des autres banques privées et de la Banque d'Angleterre, ce fut l'innovation d'accorder un intérêt aux dépôts, par laquelle elles comblaient une grande lacune dans le mouvement d'affaires de cette place. On les vit renoncer en même temps à la provision que prennent les banques des comtés, dans le cas d'opérations effectuées pour le compte des déposants.

L'ensemble du système des banques britanniques est régi aujourd'hui, quant aux émissions de billets, par les actes de 1844 et de 1845, concernant, le premier la Banque d'Angleterre, le second celles d'Écosse et d'Irlande. Antérieurement à celui du 5 septembre 1844, tout particulier pouvait émettre des billets au porteur en payant une patente, en faisant connaître le nombre de ses associés et en déclarant au timbre le chiffre des émissions projetées; mais, les associés étaient généralement responsables, jusqu'à concurrence de toute leur fortune personnelle. Depuis, l'autorisation du gouvernement est devenue nécessaire pour la fondation de toute banque par actions, et le minimum du capital social dont elle est obligée de justifier, a été fixé à 100,000 liv. sterl.

L'acte de 1844, en maintenant le privilége de la Banque d'Angleterre, la divisa en deux départements, celui des émissions (*Issue department*) et celui des affaires de banque (*Banking department*).

Le premier reçut l'encaisse métallique de la banque et 14 millions de livres sterling de valeurs, dont 11,015,100 livres en effets publics. Il lui fut permis d'émettre des billets jusqu'à concurrence de la somme

des 14 millions de valeurs ci-dessus, augmentée du montant de l'encaisse. Le second, qui fonctionne comme une banque particulière, reçoit les billets du précédent aux mêmes conditions que le public, c'est-à-dire contre de l'or, au change fixe de 3 liv. 17 sh. 9 d. par once d'or, au titre de 22 carats, tandis que l'or en lingots, au même titre, s'y paie 1 ½ d. par once plus cher. La même législation, dominée par la préoccupation du temps d'obvier à tout usage immodéré du papier de circulation, interdit l'établissement de toute nouvelle banque d'émission, dans le Royaume-Uni, et limita le maximum de l'émission, pour chacune des banques existantes en Angleterre et dans le pays de Galles, à la moyenne de la somme de ses billets en circulation dans les douze mois antérieurs au 27 avril 1844[1]. Elle dispose en outre que tout banquier ayant cessé d'émettre du papier au porteur, serait par là même déchu de ce droit d'émission, que toute banque, appartenant à moins de six associés, qui voudrait en admettre de nouveaux, perdrait le même droit et que deux banques de circulation, en se réunissant, ne pourront plus en émettre ensemble plus qu'auparavant l'une des deux. Toute succursale des banques particulières est tenue de se pourvoir d'une licence séparée, tandis que la Banque d'Angleterre peut augmenter ou réduire le nombre de ses succursales, sans qu'il en résulte aucun changement dans le chiffre légal de ses émissions; et elle peut en outre, toutes les fois qu'une banque particulière vient à liquider, obtenir un ordre en conseil qui l'autorise à les renforcer des deux tiers du papier auparavant émis par celle-ci. C'est à la faveur d'une ordonnance pareille que la somme totale des billets qu'on lui permet d'émettre sans garantie métallique équivalente, a été élevée, le 13 décembre 1855, de 14 millions sterling à 14,475,000, différence représentant le tiers du montant des billets qui avaient cessé d'être émis par les autres banques, depuis 1844.

Néanmoins, en ce qui concerne la règle imposée à la Banque d'Angleterre, de ne pas dépasser le chiffre légal, dans ses émissions de banknotes, sans avoir la parfaite contre-valeur de l'excédant de

1. Pour les banques d'Écosse et d'Irlande, il fut limité à la moyenne de la circulation des douze mois révolus au 1er mai 1845.

celles-ci dans ses coffres, en espèces monnayées ou lingots, le gouvernement a été deux fois, sous la pression des crises de 1847 et de 1857, obligé de l'autoriser à dévier exceptionnellement de la stricte observation de cette partie trop rigoureuse du statut de 1844, dont il faut cependant, avec Macculloch, reconnaître la sagesse à d'autres égards. C'était condamner, sur un point du moins, comme l'opinion publique n'a pas manqué de le faire aussi de son côté, l'excès de prudence qui tendait à y restreindre l'émission des billets, dans les moments difficiles, où le besoin de cet instrument de crédit se fait le plus vivement sentir.

Quant aux banques à capitaux réunis, une loi du 2 août 1858 a fini par leur permettre de se constituer sous le régime d'une responsabilité restreinte des actionnaires (*limited liability, limited banks*), lorsqu'elles renoncent à toute émission de billets au porteur. Mais, pour toutes celles qui en émettent, on a maintenu le principe que les associés répondent chacun du montant total de l'émission. Ainsi, toutes les restrictions introduites dans ce régime, en Angleterre, se rapportent à l'émission du papier au porteur; une liberté pleine et entière y est laissée au développement de toutes les autres opérations de banque, même à Londres et dans son rayon de 65 milles.

L'Écosse et l'Irlande ont chacune un système de banques administrées séparément, mais pareillement soumises, depuis 1845, au régime des actes généraux déjà mentionnés, qui limitent les émissions, et subordonnées, d'ailleurs, à la puissante impulsion de la Banque d'Angleterre.

L'Irlande est un des pays où l'excès des émissions de papier-monnaie des banques a été le plus ruineux pour celles-ci. On y comptait une cinquantaine de banques privées, dès 1804, et le nombre s'en accrut considérablement encore, dans les années suivantes; presque toutes ont succombé aux crises qui les frappèrent. Parmi les institutions de crédit plus solidement constituées, qui ont survécu à ces désastres financiers, il faut nommer d'abord l'important établissement de la Banque d'Irlande. Fondée en 1783, dans les mêmes conditions légales que la Banque d'Angleterre, elle jouit du même privilége que sa sœur aînée de Londres, dans un rayon de 50 milles irlandais autour de son siége, Dublin, et comprend aussi

plusieurs succursales, dans les principales villes; mais son capital ne dépasse pas 3 millions sterling (75 millions de francs), sa sphère d'action se borne à des relations purement insulaires et ses billets n'ont pas cours dans la Grande-Bretagne, tandis que ceux de la Banque métropolitaine sont reçus avec faveur en Irlande. Outre la Banque d'Irlande, on comptait en 1859, dans cette île, sept autres banques d'émission (nombre qui s'est depuis réduit à cinq), toutes à capitaux réunis, formées de 1824 à 1836, sous l'autorité d'un acte spécial du parlement. Le capital qu'elles sont autorisées à rassembler a été fixé à 2 millions sterling, pour la plus considérable, la banque provinciale d'Irlande; à des chiffres qui varient d'un demi-million à un million et un peu au delà, pour les autres, appartenant aussi soit à Dublin, soit à Belfast.

L'acte anglais de 1708, qui refusait le droit d'émettre des billets au porteur, ou même à l'échéance de moins de six mois, à toute banque particulière comptant plus de six associés, pas plus que le privilége de la Banque d'Angleterre, ne s'appliquait à l'Écosse, où le besoin de se créer un système d'institutions de crédit à part s'était réveillé presque en même temps qu'à Londres. La fondation de la Banque d'Écosse, par un acte du parlement de ce pays, remonte en effet jusqu'à l'année 1695. Son capital peut être porté à un million et demi sterling. Après elle, on vit surgir la Banque royale d'Écosse (au capital de 2 millions sterling), en 1727, et la Société linière britannique (au capital d'un million sterling), en 1746, qui, d'une entreprise industrielle dans l'origine, comme sa dénomination l'indique, est devenue une institution purement financière.

Comme, primitivement, le commerce de cette contrée n'était guère développé, ni le capital qui y circulait en espèces assez abondant pour que l'escompte des effets de commerce pût y occuper suffisamment les banques, le crédit hypothécaire devint bientôt leur objet principal, et elles furent avant tout des banques de prêt. Elles ouvraient, pour le montant de leurs fonds disponibles, un crédit ou compte de caisse à quiconque présentait deux propriétaires fonciers, d'une solvabilité reconnue, pour répondre du remboursement du prêt et du paiement de l'intérêt légal, et, pour augmenter encore les facilités, elles admettaient le remboursement par termes. Lorsqu'un

marchand leur demandait des fonds, elles lui remettaient habituellement des billets qui, passant et repassant ensuite de ses mains en celles du manufacturier et du cultivateur, retournaient finalement à la caisse du commerçant, qui les rendait à la banque, en règlement de son compte avec elle. Cette combinaison du crédit foncier avec les affaires de banque proprement dites, était le trait caractéristique du système dit écossais, auquel l'industrie et le commerce de ce pays, jusque-là insignifiants, durent leur rapide et brillant essor dès la première moitié du dix-huitième siècle. Les banques, se soutenant entre elles, y formaient une espèce d'association républicaine. Comme toutes les banques en général, elles n'atteignirent cependant leur développement complet que dans le siècle présent, depuis le commencement duquel il s'est formé, en Écosse, plus de cinquante banques d'émission, dont la plupart toutefois ont fait banqueroute, ou se sont vues forcées de liquider, par suite des grandes fluctuations survenues, depuis 1825, dans la valeur de l'argent, ou devant la concurrence de nouveaux établissements mieux organisés[1]. Leur ancienne pratique ne répondant plus qu'imparfaitement à l'immense extension que les affaires commerciales du pays avaient prise, les garanties qu'elles présentaient autrefois reçurent une atteinte qui appelait des réformes. Actuellement, le nombre des banques écossaises opérant avec leur propre papier de circulation, n'est plus que d'une quinzaine, y compris les trois plus anciennes du pays, déjà nommées plus haut. Ces trois sont les seules banques à chartes (*chartered*) qui existent en Écosse, dans les conditions d'une responsabilité limitée. Dans toutes les autres banques de cette contrée, tous les associés répondent des dettes de la société avec la totalité de leur fortune. Mais encore aujourd'hui, ni le nombre de ces établissements, ni celui des associés qui y participent, ne sont limités en Écosse et ceux qui, comme la Banque d'Écosse, ont obtenu une charte d'incorporation, s'y trouvent seuls placés sous le régime de la société anonyme. Dans la législation générale qui limite les émissions et qui s'applique aussi

1. Avant la crise de 1857, qui entraîna la suspension des paiements de deux grandes banques à Glasgow, les banques par actions d'Écosse étaient cependant réputées plus solides que celles d'Angleterre.

aux banques d'Écosse, celles-ci ont été seulement un peu plus ménagées que celles d'Angleterre et d'Irlande.

En 1859, le nombre total des banques et succursales de banques existant dans le Royaume-Uni, y compris celles qui n'ont pas le droit d'émettre des billets au porteur et qui forment la grande majorité, était de 2,028[1]. Elles se répartissaient ainsi :

	BANQUES ET SUCCURSALES		
	d'Angleterre.	d'Écosse.	d'Irlande.
Banque d'Angleterre et dépendances	13	»	»
Banque d'Irlande et dépendances	»	»	27
Banques privées	542	»	4
Banques à capitaux réunis	657	602	183
Totaux	1,212	602	214

Le nombre des succursales de la Banque d'Angleterre, depuis la suppression de celles de Norwich, Gloucester, Exeter et Swansea, n'est plus aujourd'hui que de 10, établies dans les villes de Manchester, Liverpool, Birmingham, Newcastle, Leeds, Portsmouth, Bristol, Plymouth, Leicester et Hull; nous les énumérons par ordre d'importance. Le nombre des banques à capitaux réunis avait diminué de 144 en Écosse et de 4 en Angleterre, depuis l'année précédente; celui des banques privées, de 9 dans le royaume principal, depuis 1857. En Écosse, il n'y a que des banques à capitaux réunis et des banques à chartes (*chartered*), point de banques privées. En Irlande, il existe aussi quelques banques de cette dernière espèce, mais dont aucune n'a le droit d'émission. En Angleterre, où les banques d'émission sont encore le plus nombreuses, beaucoup de banques privées et de *joint stock banks* des comtés opèrent avec leur propre papier au porteur, concurremment avec la Banque d'Angleterre, tandis que celle d'Irlande n'a pour l'émission que cinq concurrentes de l'espèce, dans toute l'île.

Voici quelle a été, à un jour donné en décembre, mois dans lequel la circulation atteint ordinairement son chiffre le plus élevé, la

1. Il avait été de 2,173 en 1858 et de 2,075 en 1857. A la suite de la crise de l'époque, un assez grand nombre de banques durent liquider ou réduire le nombre de leurs succursales. La diminution a principalement porté sur les *joint stock banks* d'Écosse.

valeur de tout le papier au porteur du Royaume-Uni en circulation depuis 1840 :

Années.	CIRCULATION EFFECTIVE DES BILLETS ÉMIS par toutes les banques des trois royaumes.	par la Banque d'Angleterre en particulier.
—	Livres sterl.	Livres sterl.
1840	34,560,000	15,714,000
1841	34,562,000	16,292,000
1842	35,263,000	18,841,000
1843	35,531,000	18,791,000
1844	38,848,000	20,986,000
1845	41,327,000	22,015,000
1846	40,678,000	21,055,000
1847	35,484,000	20,161,000
1848	33,672,000	18,702,000
1849	33,798,000	19,244,000
1850	34,096,000	19,757,000
1851	34,032,000	19,899,000
1852	39,904,000	23,893,000
1853	39,568,000	22,112,000
1854	38,258,000	20,298,000
1855	37,899,000	19,554,000
1856	38,206,000	19,808,000
1857	37,582,000	21,398,000
1858	38,227,000	20,910,000
1859	40,379,000	21,886,000

A la dernière de ces dates (17 décembre), les banques de province contribuaient à l'émission générale pour les chiffres suivants :

	Émission autorisée.	Circulation effective.
	Livres sterl.	Livres sterl.
Banques privées d'Angleterre	4,405,000	3,481,000
Banques à capitaux réunis d'Angleterre	3,303,000	3,018,000
Banques d'Écosse	2,750,000	4,591,000
Banque privilégiée d'Irlande	6,355,000	3,569,000
Autres banques irlandaises		3,834,000
Totaux	16,813,000	18,493,000

Nous complétons le relevé ci-dessus par l'état de la circulation fiduciaire du mois de décembre 1860, résumée en millions sterling :

Banque d'Angleterre	19. 7	25. 9
Banques privées d'Angleterre	3. 3	
Banques à capitaux réunis d'Angleterre	2. 9	
Banques d'Écosse		4. 7
Banques d'Irlande		7. »
Circulation totale du Royaume-Uni		37. 6

En Angleterre même, d'après les lois existantes, le montant de la circulation effective de ces billets est nécessairement toujours infé-

rieur au chiffre de l'émission autorisée. On voit que, dans toute cette période, la première n'a guère dépassé un milliard de francs, et elle n'est susceptible de s'accroître, dans les conditions déterminées par la législation en vigueur, que pour les banknotes de la Banque d'Angleterre, à laquelle ce régime tend évidemment à rendre de plus en plus le monopole de l'émission de ce papier fiduciaire, dans l'étendue du principal des trois royaumes. Les billets de la Banque d'Angleterre sont aussi complétement exempts du timbre, depuis 1844.

L'encaisse métallique de ce grand établissement a varié de 4,339,000 liv. sterl., en mars 1841, à 17,081,000, en décembre 1849. Avec les grands arrivages d'or de la Californie et de l'Australie, il a même dépassé 19 millions sterling en 1853, pour redescendre jusqu'à 8 millions dans l'année de crise 1857. Celui des banques des deux autres royaumes a présenté, en 1859, les chiffres suivants :

En Écosse	2,546,500 livres sterl.	au 3 décembre.
En Irlande	2,649,000 —	—

Les banques d'Écosse et d'Irlande peuvent seules émettre des billets d'une valeur moindre que 5 liv. sterl.; aucune banque d'Angleterre ne peut faire d'émission au-dessous de cette limite, depuis 1829, tandis que le minimum descend jusqu'à une livre sterling, dans les deux autres royaumes.

Le bilan des deux départements de la Banque d'Angleterre, y compris toujours ses succursales, s'établissait ainsi à la fin de 1860:

1° Issue department.

Banknotes.	Livres sterl.
Billets en circulation.	20,207,090
— détenus par la Banque	7,198,085
Émission totale de 1860.	27,405,175
— de 1859.	30,743,815
— de 1858.	32,633,180

Sûretés.	Livres sterl.		
Métaux précieux : Or	12,419,043	en 1860. —	16,268,815 en 1859. 18,158,180 en 1858.
— Argent	511,132	en 1860.	
Total.	12,930,175	» »	
Dette du gouvernement	11,015,100	» »	
Autres sûretés	3,459,900	» »	
Total des sûretés .	27,405,175	» »	

2° *Banking department.*

Passif (*Liabilities*).		Livres sterl.
Capital des actions		14,553,000
Réserve (*rest*)		3,168,834
Dépôts	publics [1]	6,617,485
	autres	12,472,348
Effets à payer en sept jours et autres		716,518
Total		37,528,185

Actif (*Assets*).	Livres sterl.
Sûretés fournies par le gouvernement	9,490,273
Autres	20,104,335
Banknotes	7,198,085
Espèces monnayées	735,492
Total égal	37,528,185

Le portefeuille de la Banque d'Angleterre a généralement varié de 10 à 17 millions sterling, durant la période 1778-1799, puis de 21 ½ à 44½ millions, dans la période de guerre 1800-1815; réduit ensuite à moins de 16 millions en 1822, il a continué, dans les années postérieures, à présenter de grandes variations, au milieu desquelles nous signalerons, comme les chiffres les plus élevés, ceux de 33 millions en 1826, de 32 ½ en 1846 et de 30 en 1857, tandis que celui de 1840, par exemple, n'avait été que de 21 ½ millions sterling.[2]

L'escompte de la Banque d'Angleterre varie le plus généralement de 2 ½ à 5 ½ p. 100. On l'a même vu descendre, par extraordinaire, à 2 p. 100, taux le plus bas. La Banque n'est autorisée que depuis 1844 à défendre sa réserve métallique par l'élévation du taux de l'escompte au-dessus de 5 p. 100. Le rappel des lois sur l'usure date, chez nos voisins, de 1839; mais l'abolition n'est devenue complète et définitive qu'en 1850. Sous ce nouveau régime, l'escompte de la Banque d'Angleterre, élevé à 10 p. 100 le 9 novembre 1857, au fort de la crise, a pu être postérieurement réduit à 2 ½ p. 100 le 14 juillet 1859, année dans laquelle son encaisse dépassa de nouveau 19 millions sterling, comme en 1853; mais depuis lors on l'a revu à 3, 4, 5 et même 6 p. 100. Il a été reporté à 3 ½ p. 100 le 16 mai 1863.

---

1. Y compris ceux des caisses d'épargne.

2. Dans l'*Histoire des prix* de Tooke, dont les derniers volumes ont paru en 1857, le montant probable de toutes les lettres de change circulant, à un même moment, dans le Royaume-Uni, est évalué (t. VI, p. 587) à 5 milliards de francs en moyenne.

Quant au change moyen de Londres, il a varié, pendant les années 1858, 1859 et 1860, de 25 francs 07 $^1/_2$ à 25.27 $^1/_2$ sur Paris;
de 11 florins 12 st. à 11.19 $^3/_4$ » Amsterdam,
et de 13 marcs 4 sch. à 13.8 $^1/_2$ » Hambourg.

Le cours des actions de la Banque d'Angleterre, depuis 1778, a constamment été au-dessus du pair. De 2,800 liv. sterl., cote de l'année suivante, il s'est élevé, en 1810, à son maximum de 6,850 livres. Ses dividendes, depuis l'origine de l'établissement, d'après Macculloch, ont varié, de 8 p. 100 en 1694 et 9 p. 100 en 1697, à 4 $^1/_2$ p. 100 en 1753, pour s'élever ensuite jusqu'à 10 p. 100 en 1807; réduit à 7 p. 100 en 1839, on le voit progressivement remonter, dans les années postérieures, jusqu'à 9 $^1/_2$ p. 100 en 1856, pour être, l'année suivante, limité par précaution à 1 p. 100, sous l'influence de la crise, pendant que les actions de la Banque se maintenaient au cours de 5,425 liv. sterl., dans cette même année 1857.

Cela est peu, toutefois, en comparaison des dividendes qu'ont donnés, dans les dernières années, quelques-unes des *joint stock banks* de Londres, lesquels se sont élevés jusqu'à 20, 22 $^1/_2$ et 32 $^1/_2$ p. 100, comme ceux de la *London and Westminster bank* et ceux de la *London joint stock bank*, qui atteignit, en 1857, le maximum de ces résultats.

C'est au siècle dernier surtout, comme l'a fait observer Scherer, et pendant les guerres de la Révolution et du premier Empire, que « les banques et leurs billets ont puissamment contribué au « prodigieux essor du commerce et de l'industrie de l'Angleterre, « qui grandirent à mesure que s'accroissait le capital circulant. L'An« gleterre put engager dans d'autres pays une grande partie de ses « espèces et accorder de plus longs crédits aux négociants étrangers, « ce qu'elle fit notamment dans les colonies d'Amérique et en Russie. « Envoyant souvent, en temps de guerre, des sommes considérables « sur le continent, en numéraire métallique aussi, comment aurait« elle pu continuer à travailler sans un autre instrument de circula« tion? Ce numéraire n'était pas pour cela perdu. Elle ne tardait « pas à le rappeler à elle, accru de profits considérables, et dès « avant la guerre de l'indépendance américaine, le cours du change « sur toutes les places, celle d'Amsterdam exceptée, était en faveur « de Londres. »

Le développement du système de banque et de crédit qui fonctionne actuellement en France, est d'une date beaucoup plus récente, et n'a rien de commun avec les tentatives du même genre qui éprouvèrent si cruellement le pays au siècle dernier, sous la Régence et pendant la Révolution. Nous pouvons donc nous dispenser de remonter ici jusqu'aux extravagances du fameux système de Law, contemporaines de la folle ardeur de spéculation qui poussait alors l'Angleterre au même engouement, pour les entreprises non moins chimériques de la Compagnie de la mer du Sud. Le souvenir des désastres de la banqueroute de 1720 fut même longtemps encore, par la défaveur qui en résulta pour toute innovation sur ce domaine indistinctement, un grand obstacle au progrès, dans l'organisation des ressources du crédit en France. Soixante ans s'écoulèrent avant que l'on osât y introduire de nouveau une banque de circulation, la Caisse d'escompte, fondée, à l'époque du ministère de Turgot, sur un plan semblable à celui de la Banque d'Angleterre, mais qui tomba avec l'ancien régime, dès le commencement de la Révolution. L'émission des assignats, créés en 1790 par l'Assemblée constituante, la dépréciation que subit ce papier-monnaie, bien qu'il eût la valeur des biens nationaux pour gage, le cours forcé et le maximum, décrétés par la Convention en 1793, et qui, loin de le relever, en firent tomber le cours au 150e de sa valeur nominale, eurent des conséquences non moins ruineuses pour la fortune des particuliers, mais dans l'appréciation desquelles il faut largement tenir compte du cachet révolutionnaire et de la tendance abusive que la marche précipitée des événements ne pouvait manquer d'imprimer à une mesure dont la combinaison primitive n'était dépourvue ni d'habileté, ni de sagesse, au point de vue financier. Mais on multiplia tellement les émissions que la somme des assignats créés jusqu'à l'époque de leur démonétisation, en février 1796, avait fini par dépasser 45 $^1/_2$ milliards, dont le dernier reste de 24 milliards fut échangé, dans la liquidation de ce papier au 30e, contre 800 millions de francs en mandats. En définitive cependant, il sortit de cette nouvelle expérience, dont l'impression ne s'effaça pas de longtemps, une leçon salutaire, qui profita surtout à la solidité des établissements sur lesquels a été fondée, depuis, la réorganisation du crédit en France.

La Révolution avait paralysé le crédit, en même temps que le travail et le commerce. Mais quand la tourmente fut passée, que l'on eut cessé d'émettre du papier-monnaie et que les affaires reprirent, elles ramenèrent aussi le besoin de restaurer le premier. Comme l'affranchissement général du travail semblait devoir impliquer la liberté des banques, dont aucune disposition législative ne gênait encore la création et le développement, à cette époque, des banques particulières, dont les trois principales furent la *Caisse des comptes courants*, la *Caisse du commerce* et le *Comptoir commercial*, entreprirent de fonder sur l'escompte l'émission de billets à vue et au porteur. Ce n'étaient là toutefois, d'après le caractère prédominant de leurs opérations, que des associations mutuelles de crédit, dont l'insuffisance faisait désirer un établissement à plus large base, moins exclusif dans ses relations et moins limité dans sa sphère d'activité. L'encouragement et l'appui que la réalisation de cette idée trouva chez le Premier Consul, déterminèrent la création de la *Banque de France*, instituée pour servir les intérêts de l'État, en même temps que ceux du commerce, et dont les premiers statuts datent de l'an VIII. La nouvelle banque, malgré sa réunion avec la Caisse des comptes courants et le patronage du gouvernement, avait cependant aussi, dans l'origine, le caractère d'une institution de crédit libre, lorsqu'elle commença ses opérations le 20 février 1800. Son capital devait être de 30 millions de francs, divisés en 30,000 actions de mille francs, dont l'État s'attribua lui-même et couvrit immédiatement 5,000, qu'il fit inscrire au nom de la Caisse d'amortissement. Avec les autres souscriptions on arriva peu à peu au placement de 15,000 actions, moitié du nombre total admis par ses statuts primitifs. Mais c'est aux modifications postérieures de ce régime que la Banque de France doit le monopole dont elle jouit. Mentionnons d'abord la loi du 24 germinal de l'an XI (14 avril 1803), qui lui accorda, pour une durée de quinze ans, le privilége exclusif d'émettre des billets au porteur, et mit ainsi les autres banques de circulation encore existantes dans la nécessité de se transformer, ou de se dissoudre. Son capital était en même temps porté à 45,000 actions. Puis la loi du 22 avril 1806, qui attribua la direction supérieure de ses affaires à un gouverneur, nommé par le chef de l'État, et à deux sous-gouverneurs,

éleva ce capital à 90,000 actions, et un décret du 16 janvier 1808 approuva les statuts fondamentaux qui régissent encore aujourd'hui la Banque. Autorisée, vers la même époque, à établir des comptoirs dans les départements, elle en ouvrit à Lyon, à Rouen et à Lille; mais le peu de succès de leurs opérations la décida à y renoncer, en 1817. Ne trouvant plus d'emploi pour la totalité de son capital, elle obtint la permission de le réduire à 67,900 actions. Sous la Restauration, le gouvernement autorisa l'établissement de quelques banques de circulation indépendantes dans les départements, à Rouen, à Nantes et à Bordeaux. Lyon, Marseille, Lille, le Havre, Toulouse, Orléans, virent s'en former de semblables, après la révolution de juillet 1830, et à partir de 1836 la Banque de France aussi rétablit quelques succursales. Son privilége d'émission était alors limité à Paris et aux villes où elle avait des comptoirs. Or, cette fois l'escompte ne tarda pas à prendre, dans ses succursales de province, un développement si rapide et si prospère que la Banque, favorisée d'ailleurs par le gouvernement, qui n'accorda plus d'autorisation pour l'établissement d'aucune nouvelle banque départementale, s'appliqua de son mieux à multiplier le nombre de ses propres comptoirs, jusqu'à ce que le décret du 2 mai 1848, en transformant les autres banques des départements en succursales de la Banque de France, finît par investir celle-ci, pour l'émission de la monnaie de papier, d'un monopole absolu, qui s'étend sur tout le pays, sans le moindre partage. Son capital fut élevé par la même mesure à 91,250,000 fr., et depuis lors il a encore été doublé, par l'émission de 91,250 nouvelles actions, cédées, au prix de 1,100 fr. l'action, aux porteurs des anciennes, ce qui augmentait réellement son capital d'une somme de 100,375,000 fr., destinée à fournir, en échange de rentes 3 p. 100, un prêt de 100 millions de francs, que la Banque consentait à faire au Trésor, envers lequel elle s'engageait, en outre, à des avances en compte courant, jusqu'à concurrence de 80 millions. En reconnaissance de ces services, la loi du 9 juin 1857 étendit la durée de son privilége, déjà renouvelé et prorogé deux fois, en 1806 et en 1840, jusqu'à la fin de l'année 1897.

La Banque de France, bien que son histoire, beaucoup moins longue, soit aussi loin de présenter les mêmes vicissitudes que celle de la Banque d'Angleterre, a eu néanmoins quelques moments diffi-

ciles à traverser. Pendant les guerres du premier Empire, elle souffrit naturellement de l'état de langueur des affaires, et en 1814, au moment de l'invasion, elle se disposait même à liquider, quoique son crédit fût d'ailleurs solide et bien établi, comme il l'est resté en tout temps, ce qui lui a permis de sortir, avec honneur et même triomphante, des plus fortes crises. Dans les années 1819, 1825 et 1830 surtout, après la révolution de Juillet, elle est venue puissamment en aide au commerce, en accordant des facilités exceptionnelles aux débiteurs gênés. Ses opérations, dans le cours de cette longue période de paix, suivirent le développement général de l'industrie et du commerce. La panique causée par la révolution de février 1848, décida le gouvernement provisoire à décréter, sous la date du 15 mars, le cours forcé des billets de la Banque, maintenu en droit plus qu'en fait jusqu'au 6 août 1850. C'est de cette époque surtout que date le remarquable essor de l'activité et de la prospérité de ce grand établissement, dans lequel se concentre aujourd'hui presque tout le mouvement du crédit commercial, dont il est comme le palladium en France, où le réseau de ses succursales, déjà au nombre de 49, en 1860, et actuellement au nombre de 53, promet d'embrasser avant dix ans la totalité des départements, sans possibilité légale de concurrence. Tous ces comptoirs reçoivent les fonds et les billets dont ils ont besoin de la Banque. Celle-ci a surtout largement profité de la faculté qu'elle avait seule de faire les escomptes et recouvrements de place à place, du temps des anciennes banques départementales déjà, auxquelles leurs statuts l'interdisaient. Au milieu des transports de la surexcitation fébrile qui, après s'être emparée pendant quelques années du monde des affaires, finit par aboutir à la crise de 1857, c'est également à la Banque de France que revient l'honneur d'avoir le mieux tenu tête et opposé la plus solide barrière aux écarts de l'agiotage.

La Banque de France est autorisée à faire, avec ses billets, l'escompte des lettres de change ou autres effets de commerce à ordre, n'ayant pas plus de trois mois à courir, ou d'échéance plus courte, dans les limites qu'il lui convient de déterminer, lorsqu'elle se croit obligée de restreindre son crédit. Ces effets doivent être revêtus de trois signatures, dont la troisième, cependant, peut être remplacée

par un transfert d'actions de la Banque, par des dépôts d'actions ou obligations de chemins de fer, ou bien aussi d'obligations de la ville de Paris, et par des récépissés de dépôts de marchandises. Elle se charge du recouvrement des effets qui lui sont remis, ainsi que du service des recettes et des encaissements pour autrui, dans la capitale, reçoit en dépôt les titres confiés à sa garde, en compte courant les sommes qui lui sont versées, et fait honneur aux dispositions faites sur elle, ainsi qu'aux engagements pris à son domicile, jusqu'à concurrence des sommes touchées par elle pour le compte des particuliers, ou d'établissements publics. Elle fait en outre des avances de fonds sur effets publics, pour les quatre cinquièmes de la valeur des effets ou titres présentés, d'après une estimation basée sur les cours de la veille de leur présentation.

Voici le mouvement comparé de la circulation, de l'encaisse et des principales opérations de la Banque de France, année par année, depuis 1847 :

Années.	Mouvement général de l'escompte.	Part des succursales dans ce mouvement.	Taux moyen de l'escompte.[1]	Encaisse. Maximum et minimum.[2]		Portefeuille. Maximum et minimum.[2]		Circulation de billets. Maximum et minimum.[2]	
—	Millions.	Millions.	Francs.	Millions.		Millions.		Millions.	
1847	1,808.2[3]	478.8[3]	4.95	»	»	»	»	»	»
1848	1,643.7	950.8	4. »	De 92	à 249	De 303	à 168	De 273	à 407
1849	1,025.7	768.8	4. »	269	420	164	116	390	440
1850	1,176.4	835.8	4. »	438	477	100	139	456	504
1851	1,241.4	885.1	4. »	476	623	149	94	504	564
1852	1,824.5	1,216.4	3.17	621	511	107	274	553	672
1853	2,842.9	1,891.4	3.23	534	317	231	394	689	629
1854	2,944.6	2,037.2	4.31	281	498	411	242	643	583
1855	3,746.1	2,589.5	4.44	441	211	310	480	664	593
1856	4,419.7	2,907.6	5.54	286	164	383	519	639	583
1857	5,597.»	3,496.7	6.16	284	136	499	609	612	532
1858	4,561.1	2,697.7	3.69	251	594	544	349	563	691
1859	4,947.5	3,281.8	3.46	518	643	536	441	755	669
1860	5,083.4	3,323.3	3.64	551	432	438	563	710	787
1861	5,329.1	3,188.8	5.53	412	285	445	615	779	713
1862	5,431.6	3,152.8	3.77	419	296	460	675	839	760

1. D'après les calculs de M. Alph. Courtois, auteur du *Manuel des fonds publics et des sociétés par actions*. — Le minimum de l'escompte est 3 p. 100 ; il a été porté à son maximum (10 p. 100 pour effets à 3 mois) en 1857.

2. Des moyennes mensuelles.

3. Il faut ajouter, pour la comparaison avec les chiffres des années suivantes, le mouvement de l'escompte des banques départementales, postérieurement réunies à la Banque de France, soit une somme de 851.6 millions en 1847.

La branche la plus importante des opérations de la Banque est l'escompte des effets de commerce. De 443 millions de francs, en 1802, la somme de ses escomptes, y compris ceux des succursales, dont les chiffres égalent aujourd'hui le double de celui de la banque centrale, s'est élevée à plus d'un milliard, à partir de 1840, et à 1,808 millions, en 1847, pour atteindre finalement, après quelques années de souffrance, 5 milliards 431,596,000 fr., en 1862, chiffre dans lequel les escomptes des succursales figurent pour 3 milliards 152,803,000 fr., ou près des trois cinquièmes. Ils ont dépassé, dès 1860, le chiffre de 100 millions dans chacun des neuf comptoirs principaux, ci-après désignés :

	Montant des effets escomptés.		
	1860.	1861.	1862.
	Millions de francs.	Millions de francs.	Millions de francs.
Marseille	527	404	335
Bordeaux	267	241	248
Lyon	254 1/2	231	312
Lille	183 1/2	203	235
Le Havre	202 1/2	285	233
Nantes	140 1/2	94	140
Rouen	126	125	123
Saint-Quentin	119	121	107
Valenciennes	111 1/2	91	88

Dans les succursales moins considérables, qu'il nous reste à mentionner, suivant l'ordre de leur importance respective en 1860, le chiffre de 50 millions a été plus ou moins dépassé à Saint-Étienne, Montpellier, Mulhouse, Besançon, Strasbourg, Nîmes, Angoulême, Avignon, Toulouse, Reims et Caen; il s'établit entre 40 et 20 millions dans les comptoirs de Toulon, Angers et Clermont-Ferrand, du Mans, de Bar-le-Duc, Amiens, Grenoble, Dijon, Troyes, Orléans, Dunkerque, Metz, Nancy, Rennes, la Rochelle, Bayonne, Sedan et Saint-Lô; entre 20 et 10 millions dans ceux de Limoges, Tours, Carcassonne, Brest, Poitiers et Nevers; au-dessous de ce dernier chiffre enfin à Laval, Arras, Agen, Bastia et Chateauroux, où l'escompte de l'année n'a été que de 2,112,000 fr., chiffre le plus faible. En outre, les 49 succursales ont fait, en 1860, pour 297 1/2 millions de francs d'avances sur effets publics, titres de chemins de fer et lingots, à ajouter à celles de la banque centrale, représentées, la même année, par un chiffre de 437 1/2 millions.

Le mouvement général des opérations de la banque, à Paris et dans les départements, s'est élevé, de 6,166 $\frac{1}{2}$ millions en 1859, à 6,340 $\frac{1}{2}$ en 1860, à 6,556 $\frac{1}{2}$ en 1861 et à 7,784 (dont 4,165 $\frac{1}{2}$ pour les succursales) en 1862.

L'établissement des quatre nouveaux comptoirs de Nice, d'Annonay, de Flers et de Chalon-sur-Saône, a été décrété en 1860.

Les dispositions de la loi de 1807 contre l'usure, ne sont obligatoires que dans les relations entre commerçants et particuliers. Elles limitent, comme on sait, l'intérêt à 6 p. 100 pour les premiers et à 5 p. 100 pour les seconds ; mais la Banque de France a été exemptée de l'observance de cette règle, par une loi de 1857.

L'escompte de la Banque de France, autrefois limité à 6 p. 100, avait été constamment de 4 p. 100, de 1835 à 1847, puis de 5 p. 100, de la fin de cette année au commencement de 1852 ; il varia ensuite de 4 à 5 p. 100, jusqu'en 1854, et de 5 à 6 p. 100, dans les années 1855 et 1856. L'ancienne limite ayant été supprimée en 1857, la crise de cette année détermina la Banque à élever momentanément son escompte jusqu'à 10 p. 100, à l'exemple de celle d'Angleterre, pour sauvegarder son encaisse. Mais le moment critique passé, elle se hâta de revenir aux taux de 5, 4 $\frac{1}{2}$ et 4 p. 100 ; il fut même abaissé à 3 p. 100, en septembre 1858 ; depuis lors, ce fut en 1861 qu'il remonta le plus haut (jusqu'à 7 p. 100, en janvier), et sa mobilité n'a pas été moindre dans les premiers mois de 1863, où il est rapidement descendu de 5 à 4 $\frac{1}{2}$, 4 et 3 $\frac{1}{2}$ p. 100 ; cependant, il a été le plus souvent de 1 ou $\frac{1}{2}$ p. 100 plus élevé que celui de la Banque d'Angleterre, ce qui s'explique par une plus grande abondance de capitaux à Londres, en majeure partie causée, il est vrai, dans ce temps de crise, par la déplorable atonie de l'industrie cotonnière.

La Banque de France émet des billets au porteur de 1,000, 500, depuis 1848 aussi de 200 et 100 fr. ; mais elle n'a pas cru devoir encore user de la faculté, que lui accorde la loi de 1857, d'émettre également des coupures de 50 fr. A l'époque du cours forcé et de la fusion avec les banques départementales, en 1848, la valeur totale de ses émissions de monnaie-papier était limitée, par les décrets de cette année, à 452 millions de francs, pour toute la France. Mais, dans la suite, la somme de ces billets, mis en circulation par elle, s'est

élevée jusqu'à près de 670 millions de francs, en mai 1853, et à 801 millions, en juillet 1860.

L'encaisse de la Banque de France a souvent presque égalé le montant de ses billets en circulation. Réduit un moment à 60 millions, en mars 1848, et à 181 (minimum) en 1857, dans les deux années les plus difficiles, il atteignait 598 millions en 1852, au 13 mai, et le maximum de 646 millions, au 25 août 1859. Mais, depuis lors, il a subi une diminution presque constante et, au 26 décembre 1860, il se trouvait réduit à 336 ½ millions. En 1862, comme en 1861, le maximum de l'encaisse a été de 431 millions, au mois de juin; le minimum de 285 millions, en novembre.

Voici, du reste, un résumé du bilan mensuel de la Banque, arrêté au 13 décembre 1860 :

Actif.	Situation du 13 déc. 1860. — Millions de francs.	Situation du 11 déc. 1862. — Millions de francs.
Espèces et lingots — à Paris	123. 7	319
Espèces et lingots — dans les succursales	308. 3	
Portefeuille — de Paris	244. 4	570
Portefeuille — des succursales	295. 1	
Avances sur effets publics, actions et obligations de chemins de fer, lingots et monnaies	118. 1	186
Avances faites à l'État	35. »	60
Rentes de la réserve	13. »	»
Rentes et fonds disponibles	53. 7	»
Rentes immobilières	100. »	»
Créances diverses	30. 5	»
Total	1,321. 8	»

Passif.	Millions de francs.
Capital de la Banque	182. 5
Réserve	22. 1
Réserve immobilière	4. »
Billets au porteur en circulation	747. 1
Billets à ordre	10. 6
Comptes courants — du Trésor	134. »
Comptes courants — des particuliers, à Paris	158. 3
Comptes courants — — dans les départ.	31. 9
Escomptes et intérêts	12. 7
Dettes diverses	18. 6
Total égal	1,321. 8

Peu d'établissements financiers ont donné des résultats aussi profitables à leurs actionnaires. Indépendamment de la part de ceux-ci à la réserve, qui leur a été plusieurs fois distribuée, les dividendes

et le cours des actions de la Banque de France n'ont rétrogradé sérieusement que deux fois dans les vingt-cinq dernières années, après la révolution de Février et après l'émission des actions nouvelles, qui ont doublé le capital de cet établissement en 1857.

Les chiffres suivants peuvent faire juger de cette marche :

	Cours moyen des actions.	Dividende de l'année.	
	—	—	
	Francs.	Francs.	
1835	1,930	98	par action.
1846	3,392	159	—
1847	3,297	177	—
1848	2,197	75	—
1856	3,650	272	—
1857	4,267	247	—

Le cours moyen des actions donné pour 1857, est celui d'un trimestre antérieur au renforcement du capital de la Banque.

Le dividende du second semestre de ladite année subit déjà le partage entre les actions anciennes et les nouvelles, dont l'émission fit tomber le cours des actions de 4,600 fr. à 2,770, dès le mois de juin. Par suite de ce partage et des effets de la crise qui venait d'éclater, le dividende annuel ne s'établit qu'à 114 fr. en 1858, et à 115 fr. en 1859; mais il s'est relevé depuis, de 140 fr. en 1860, à 147 fr. en 1861, et à 158 fr. en 1862.

Ce dividende se répartit entre 14,069 actionnaires, représentant 182,500 actions, sur lesquelles 112,014 appartiennent à des propriétaires ayant la libre disposition de leurs biens, le reste à des mineurs, interdits, femmes mariées et établissements publics.

L'organisation actuelle de la Banque de France et de ses succursales réalise certainement, d'une manière heureuse, dans le système de nos institutions de crédit, cette unité que poursuit aussi la Banque d'Angleterre, mais avec moins de chance d'y atteindre aussi complétement chez nos voisins, dont les tendances et les habitudes sociales ne comportent pas le même degré de centralisation. Mais, si les banques d'émission du Royaume-Uni sont moins homogènes, si leur organisation ne les met pas à l'abri de toutes les secousses, comme on l'a vu par les faillites qui ont éclaté en Écosse, dans les dernières années, elles sont beaucoup plus nombreuses et présentent un plus large développement que les nôtres; leur fonds

de garantie comprend une plus forte somme de capitaux, elles escomptent à un taux plus modique, et elles font circuler une plus grande masse de banknotes. C'est à sa pratique bien plus ancienne, à la priorité qui lui appartient dans la création de ces banques, avec le mécanisme et les ressources desquelles son commerce est depuis longtemps familiarisé, que la Grande-Bretagne doit naturellement la supériorité qu'il faut encore lui reconnaître dans cette branche, et les divers avantages de facilité et d'économie qu'elle y trouve.

En dehors et à côté de la Banque de France, il s'est formé par actions, depuis 1848, à Paris, trois établissements financiers de nature différente, mais également privilégiés, dans leur sphère, et constitués sous la forme anonyme, à savoir : le *Comptoir national d'escompte*, créé en la susdite année, puis réorganisé par un décret du 23 juillet 1854, avec un capital de 20 millions, en actions de 500 fr., lequel a encore été doublé, en 1860, par la création de 40,000 actions nouvelles, émises au taux de 580 fr., dont 80 pour la réserve; la Société générale du *Crédit mobilier*, autorisée par décret du 18 novembre 1852, pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, au capital de 60 millions, en actions de 500 fr. aussi; enfin, la Société du *Crédit foncier* de France, constituée au même capital et dont la première organisation remonte à un décret du 28 février de la même année. Ce dernier établissement, dont les opérations n'intéressent que la propriété immobilière, ne doit être cité ici que pour mémoire. Quant au Crédit mobilier, tout le monde connaît le rôle important qu'il a joué, dans la spéculation financière et industrielle surtout, dont il a, pendant quelques années, dirigé le mouvement avec un succès extraordinaire jusqu'en 1857. Indépendamment de l'intérêt de 5 p. 100, que ses statuts assurent aux actionnaires, il a pu ainsi faire bénéficier ceux-ci d'un dividende de 25 fr. en 1853, de 34 fr. en 1854, de 178 fr. 70 c. en 1855, et de 90 fr. en 1856. Dans les années 1857 et 1858, il est vrai, le dividende a été nul, mais depuis il est remonté, de 12 fr. 50 c. en 1859, à 25 fr., par action, en 1860. Aux termes des statuts, les opérations de la société consistent à souscrire ou acquérir des effets publics, des actions ou des obligations, dans les entreprises industrielles ou de crédit anonymes; à vendre ou donner en nantis-

sement d'emprunts ces effets et titres, ainsi qu'à les échanger contre d'autres valeurs; à soumissionner, céder et réaliser des emprunts et des entreprises de travaux publics; à prêter et à ouvrir des crédits en comptes courants, sur dépôt d'effets publics ou d'actions et d'obligations; à recevoir des sommes d'espèces en compte courant, à opérer les recouvrements comme à payer les coupons d'intérêts ou de dividendes, pour les compagnies de l'espèce mentionnée plus haut, et à tenir une caisse de dépôt pour tous les titres de leurs entreprises. C'est à la fois une société commanditaire et financière, dont l'activité se partage entre la bourse et la direction de grands travaux d'industrie, et une banque de placement, de prêt et d'emprunt. Elle devait même, d'après le projet primitif, jouir, par une faveur toute spéciale, de la faculté d'émettre et de lancer dans la circulation ses propres obligations, avec bénéfice d'intérêts, pour une somme égale aux valeurs de toute nature dont elle est autorisée à faire l'acquisition ou le commerce, et jusqu'à concurrence du décuple de son capital, ce qui en aurait également fait une banque d'émission; mais il ne lui a pas été permis de donner suite à cette partie de son programme.

Nous ne nous étendrons pas sur diverses autres banques, qui se sont presque simultanément formées à Paris, dans un but semblable, et dont quelques-unes, comme la fameuse Caisse des chemins de fer ou Caisse Mirès, ont été obligées de liquider, par suite de condamnations judiciaires, tandis que d'autres, comme la jeune Société générale du Crédit industriel et commercial, autorisée en 1859 pour la durée de trente ans, au capital de 60 millions, divisé en 120,000 actions, dont il n'a été toutefois encore émis que les deux tiers, ne sont entrées que plus récemment en lice. Nous ne pouvons non plus passer sous silence la création projetée d'une Caisse centrale de dépôts. Cette nouvelle banque, dont l'objet a beaucoup d'analogie avec celui de la Société de crédit industriel et commercial, qui paraît elle-même très-disposée à favoriser cette concurrence, doit être constituée au capital de 60 millions, en actions de 500 fr.[1]

---

1. Voir, pour tout ce qui concerne nos diverses institutions de crédit et la Banque de France, outre l'Annuaire déjà cité de M. Horn, la collection des *Annuaires de l'économie politique et de la statistique* de MM. Block et Guillaumin.

Le Comptoir national d'escompte, établissement plus modeste dans son but, mais qui rend d'excellents services au commerce, fonctionne comme intermédiaire entre celui-ci et la Banque de France, par l'escompte d'effets à deux signatures sur Paris ou les départements, effets que son acceptation, équivalant à la troisième signature exigée par la Banque, permet de passer ensuite à cette dernière. De plus, il est également autorisé à faire des avances sur effets publics, à se charger de paiements et de recouvrements sur Paris, la province et l'étranger, à commanditer, avec l'approbation du ministre des finances, des entreprises industrielles ou autres, à recevoir des fonds en compte courant et à prendre en dépôt des titres de toute espèce. Depuis le doublement de son capital, enfin, il est appelé aussi à créer des agences dans l'Indo-Chine, et il s'est engagé à prêter son appui aux banques des colonies. A Paris, les opérations du Comptoir sont secondées par ses trois sous-comptoirs des chemins de fer, des métaux et des denrées coloniales. L'ensemble de ses opérations, dans lesquelles l'escompte domine toujours, s'était élevé de 677 $^1/_2$ millions de francs, en 1854-1855 (exercice du 1er juillet au 30 juin), à près de 781 millions, en 1857-1858; descendu à 704 millions l'année suivante, il n'est encore remonté, en 1859-1860, qu'à 732$^1/_2$; mais, dans les deux exercices suivants (1860-1861 et 1861-1862), elles ont atteint 1 milliard 35 millions et même 1 milliard 55 millions de francs. Sur ce dernier total, près de 770 millions appartiennent à l'escompte des effets de commerce. Le plus fort dividende a été de 47 fr. pour 1855-1856, le plus faible, de 33 fr. pour 1858-1859, par action de 500 fr. Les trois suivants se sont établis à 36 fr. pour 1859-1860, à 44 fr. pour 1860-1861, et à 39 fr. (ou 7.8 p. 100) pour 1861-1862.

Indépendamment du Comptoir national de Paris, il existe dans la plupart des villes importantes de la province des comptoirs d'escompte semblables. Au-dessous de ces banques, formées par des associations privilégiées, agissent, dans les départements comme dans la capitale, des maisons particulières, en nombre assez considérable, opérant chacune dans sa spécialité, mais sans pouvoir émettre aucun papier fiduciaire autre que des billets à ordre ou des lettres de change ordinaires. De même, aucun des établissements financiers dont nous

venons de faire l'énumération, n'a jamais pu obtenir du gouvernement la faveur d'émettre un papier de circulation au porteur, ni par conséquent porter atteinte au monopole dont la Banque de France est et demeure investie à cet égard.

C'est là surtout ce qui distingue le système français du système anglais, dans l'ordonnance duquel la Banque d'Angleterre n'a conservé ce monopole qu'à Londres et dans le rayon de cette capitale, sans y joindre la prétention de concentrer, dans son portefeuille, tout le mouvement des affaires d'escompte, et sans empiéter, dans les comtés, sur les droits acquis des banques d'émission, que la législation de 1844 a respectés.

Le mode anglais d'association commerciale, industrielle ou financière, dit à responsabilité limitée, dont il a déjà été question plus haut (p. 257) et dans lequel les sociétaires, ne s'engageant que jusqu'à concurrence de leur mise de fonds, limitent leur garantie, sans être obligés, comme dans les commandites, d'abandonner la conduite de leur entreprise à un gérant, dont la responsabilité n'est souvent qu'illusoire, vient également d'être introduit en France par la loi du 23 mai 1863, insérée au Bulletin des lois, n° 1119.

Chez nos voisins d'outre-Manche l'extrême abondance du numéraire, rendu improductif par la fermeture partielle du marché américain, ou provenant du retrait d'énormes capitaux anglais, auparavant placés dans les emprunts et dans les banques des États-Unis, a donné lieu, dans les derniers temps, à la création d'une multitude prodigieuse de nouvelles banques de dépôt et d'escompte, ainsi que d'institutions plus puissantes, dans le genre du Crédit mobilier français.

La remarquable prospérité des huit grandes *joint stock banks* fonctionnant à Londres, parallèlement à la Banque d'Angleterre, ne pouvait manquer non plus d'éveiller la concurrence. Aussi, en Angleterre, la seule année 1863 aura-t-elle vu naître plus d'entreprises financières et de grandes sociétés en commandite que les dix années précédentes réunies. En effet, du 1er janvier au 15 juillet seulement, 296 compagnies, dont le capital nominal représentait une somme de 1,567 millions de francs, en bien petite partie immédiatement exigible, il est vrai, s'y sont fait enregistrer sous le ré-

gime de la responsabilité limitée. La plus considérable est une société dite du Crédit général, au capital nominal de 250 millions de francs. En outre, l'Écosse a fondé simultanément 11 nouvelles compagnies financières et l'Irlande a vu s'en former 9; mais le chiffre total des capitaux à réunir ne dépassait pas 3,100,000 francs, pour celles-ci, et n'atteignait que 16,721,000 francs, pour celles-la.[1]

Dans une sphère d'activité plus humble et plus restreinte que celle des établissements mentionnés, nous trouvons, au premier degré de l'échelle des institutions financières, les caisses d'épargne, dont il importe également de dire un mot. Ces caisses, véritables banques de dépôt, ne peuvent être rangées parmi les établissements de crédit, attendu que leur office se borne à recueillir et à faire valoir, dans des conditions strictement définies par la loi, des dépôts remboursables à la demande des déposants, et qu'elles ne font point d'avances d'argent. Au point de vue de l'économie sociale néanmoins, elles offrent, par la concentration de la multitude des petites épargnes qui s'y opère, un intérêt qui ne permet pas de les passer ici sous silence. Cet élément d'épargne, quelque modeste qu'il soit, influe d'ailleurs, même d'une façon directe, sur les opérations du commerce et du crédit : en effet, le mouvement des capitaux qui s'y forment, est, par ses fluctuations, un des baromètres les plus significatifs du progrès ou du déclin de l'aisance dans les masses. Or, de cette aisance, généralement accompagnée d'un accroissement dans la demande de tous les articles de grande consommation, dépend en grande partie la prospérité du commerce même. D'autre part, l'emploi des dépôts en fonds publics, tel qu'il est prescrit par les lois, ne peut manquer de profiter, dans une certaine mesure, à la spéculation industrielle et marchande, en mettant à sa disposition les sommes libérées, par l'achat des titres de rentes sur l'État, entre les mains des vendeurs.

Les caisses d'épargne sont une institution toute moderne, qui a pris naissance chez nos voisins d'outre-Manche, et dont l'origine ne remonte pas au delà des premières années de ce siècle. En 1817, l'Angleterre possédait 70 caisses d'épargne; il en existait en outre

1. *Journal des économistes*, livraison d'août 1863, p. 331.

quatre dans le pays de Galles et autant en Irlande. La même année furent passés les premiers actes du parlement qui en encouragèrent l'établissement et en mirent les fonds sous la sauvegarde de l'État. Les mêmes dispositions furent plus tard étendues à l'Écosse et même aux îles anglo-normandes. Le bill de juillet 1828, qui les résume, est considéré comme la charte des caisses d'épargne, en Angleterre.

Cette législation a été de plus en plus élargie depuis par de nouveaux actes, destinés à en fortifier les garanties, ainsi qu'à faciliter les dépôts, pour lesquels la poste a été notamment autorisée, comme intermédiaire, dans les localités où il n'existe point de caisse d'épargne. La totalité des dépôts reçus par ces caisses, dans le Royaume-Uni, est engagée en fonds publics, c'est-à-dire versée à l'Échiquier (ministère des finances), qui peut les appliquer aux besoins de l'État, contre une émission correspondante de bons du Trésor, remis aux commissaires de la dette publique, chargés de l'administration des caisses. L'État garantit aux déposants un intérêt fixe, qui leur est intégralement payé, lors même qu'il dépasse le produit réel de ces fonds en rentes. Comme il en était résulté une charge assez lourde pour le Trésor, on abaissa quelque peu, en 1844, le taux de l'intérêt servi aux déposants, en le fixant à 2 deniers par jour, soit à 3 livres 10 deniers ou 3 $^{1}/_{24}$ par an, pour 100 livres sterling; mais l'intérêt payé aux banques d'épargne est en réalité de 3 $^{1}/_{4}$ p. 100; la différence couvre leurs frais d'administration.

On jugera, par les chiffres suivants, du développement que cette forme de l'épargne avait déjà pris, chez nos voisins, de 1836 à 1847 :

	Nombre des déposants.		Montant général des dépôts administrés par les caisses.	
	1836.	1847.	1836.	1847.
	—	—	—	—
			Livres sterling.	
Angleterre	515,444	901,826	16,491,949	25,838,109
Principauté de Galles	13,110	20,978	422,585	697,840
Écosse	6,753	88,630	74,086	1,182,518
Irlande	64,019	84,120	1,817,264	2,488,713
Royaume-Uni	599,326	1,095,554 [1]	18,805,884	30,207,180

Depuis lors, l'accumulation des épargnes a porté le capital des dépôts, en 1861, d'après un état approximatif, à plus de 1 milliard

1. A savoir 1,073,167 dépôts individuels, 12,059 d'institutions charitables et 10,328 de sociétés de secours mutuels.

38 millions de francs, soit, plus exactement, à 41,533,000 liv. sterl., dont 35,807,000 pour l'Angleterre,
1,036,000 pour le pays de Galles,
2,537,000 pour l'Écosse,
et 2,153,000 pour l'Irlande.
Le nombre des déposants qui y avaient part, dans les trois royaumes, s'élevait à 1,580,000, ou même à 1,610,000, en y comprenant les institutions charitables et les sociétés de secours mutuels.

Le montant des dépôts annuellement effectués, dans le Royaume-Uni, s'était élevé, de 5,694,908 liv. sterl. en 1841, à 7,300,367 en 1846; mais l'année suivante il y eut déclin et en 1848 la somme de ces versements ne dépassa pas 5,862,742 liv. sterl., tandis que l'on voit les retraits excéder largement les dépôts, de 1847 à 1849. Dans les dix années subséquentes se rétablit une marche progressive, à travers les oscillations de laquelle le chiffre des dépôts remonte, en 1858, à 7,901,925 liv. sterl.

Si le fait d'une augmentation considérable du montant des retraits se reproduit en 1856 et en 1857, il faut l'attribuer moins aux souffrances de l'industrie que peut-être à l'envie de chacun de prendre part à la souscription des grands emprunts de l'époque. En général, toutes les alternatives de langueur ou de prospérité que subit l'industrie, se reflètent dans le mouvement de ces caisses. Ainsi, en 1859, les nouveaux dépôts atteignent 9,021,907 liv. sterl., et en 1860 même 9,478,585; mais en 1861 le chiffre retombe à 8,764,870, tandis que celui des remboursements exigés dans la même année, la plus critique pour les caisses d'épargne après 1847 et 1848, monte jusqu'à 9,621,539 liv. sterl. On ne saurait malheureusement, bien que les résultats ne soient pas encore connus, douter de l'influence encore plus fâcheuse, pour l'état de ces caisses, de la crise cotonnière et du chômage, dans le Lancashire et sur beaucoup d'autres points, en 1862 et en 1863.

C'est en Écosse que l'épargne réalisée sous cette forme s'est relativement le plus accrue, le capital des dépôts ayant plus que doublé dans ce royaume, depuis 1847, tandis qu'en Irlande, outre que l'épargne y est, relativement au territoire et à la population, beaucoup plus faible que dans aucune autre partie du Royaume-Uni, ce capital, loin d'avoir augmenté pendant la même période, présente une diminution sensible.

En France, la première caisse d'épargne a été fondée à Paris, en 1818; de 1819 à 1832 il s'en était établi 17 dans les départements; à la fin de 1847 on en comptait 345; le dernier rapport ou compte rendu officiel des opérations des caisses d'épargne porte à 459 le nombre total de ces caisses, existant au 31 décembre 1861. Les caisses d'épargne en France possèdent, indépendamment des dépôts qu'elles reçoivent, une fortune particulière, provenant de dotations, dons ou legs, de subventions communales ou départementales, des réserves qu'elles se constituent, des intérêts qui leur profitent, ou d'autres bonifications de diverse nature. Mais, elles n'en sont pas moins rigoureusement surveillées par l'État, auquel appartient la surintendance de toute l'administration de ces établissements, placée financièrement sous la tutelle de la caisse des dépôts et consignations. Le régime des caisses d'épargne françaises se fonde sur la loi du 5 juin 1835 et sur celle du 22 juin 1845, complétée et modifiée depuis par celles du 29 avril 1850 et du 30 juin 1851, ainsi que par le règlement du 15 avril 1852 et la loi du 7 mai 1853.

La loi du 30 juin 1851 fixe la limite extrême des crédits ouverts par les caisses d'épargne à 1,000 fr., pour les particuliers, et à 8,000 fr., pour les sociétés de secours mutuels. Ce maximum atteint, l'administration des caisses est tenue d'employer d'office, en achats de rentes sur l'État, l'excédant des dépôts.

En 1848, la révolution de Février plaça l'État sous le coup d'une demande de remboursement imminente de plus de 355 millions de francs. Il en résulta de graves embarras pour le gouvernement provisoire, qu'ils obligèrent de recourir à des expédients préjudiciables aux intérêts des déposants et compromettants pour l'avenir de l'institution dont il s'agit. Ces mesures, pour l'exposé desquelles nous ferons le mieux de renvoyer à l'article CAISSES D'ÉPARGNE du *Dictionnaire de l'Économie politique*, entraînèrent la nécessité d'une liquidation et d'une réglementation nouvelle. L'intérêt bonifié par le Trésor sûr les sommes versées à ces caisses, est fixé, depuis 1854, à 4 p. 100.

Le nombre des livrets de caisse d'épargne, existant à la fin de 1847, était de 736,951; il était retombé à 565,995 au 31 décembre 1850, mais depuis lors il n'a plus cessé d'augmenter. Il s'élevait à

1,218,122, à la fin de 1860, et à 1,300,521, à la fin de 1861. Le chiffre des dépôts annuellement versés, qui avait atteint 127 millions de francs dès 1847, resta fort au-dessous de cette somme, dans les quatre années suivantes, et ne la dépassa que faiblement dans la période de 1852 à 1859, où les années 1854-1857 présentent même des chiffres inférieurs à celui de 1847. Le progrès n'est constant et remarquable que depuis 1857. En 1860 on avait versé près de 162 millions de francs; en 1861 les versements atteignirent $164\frac{1}{2}$ millions.

Pour les remboursements faits aux porteurs de livrets, en espèces, ils se sont élevés, capital, intérêts et arrérages compris, de 124 millions de francs, en 1860, à $139\frac{1}{2}$, en 1861. Le maximum, de $155\frac{1}{2}$ à $157\frac{1}{2}$, est présenté par les trois années antérieures à la révolution de février 1848, qui entraîna la suspension partielle de ces remboursements, pendant plusieurs années. En 1850 encore, les caisses d'épargne bornèrent leurs remboursements en espèces à une somme de moins de 40 millions.

Le solde ou capital dû par ces caisses aux déposants, après déduction des sommes employées en achats de rentes sur l'État, c'est-à-dire la somme des petites épargnes remboursables, s'était élevée, de 24 millions à la fin de 1835, à 396 millions à la fin de 1846. En 1848, la consolidation des épargnes converties d'autorité en rentes, atteignit un chiffre de près de 280 millions. Depuis lors, l'importance du capital administré par les caisses et dû par elles, s'est progressivement relevée à son ancien niveau, qu'il a dépassé en 1861, année dont le compte se trouve arrêté, au 31 décembre, avec un solde de 401,313,000 fr.

Voici, pour plus de clarté, le résumé général de la situation des caisses d'épargne en France, depuis 1847 :

Années.	Nombre de livrets existant au 31 décembre.	Versements effectués pendant l'année.	Remboursements en espèces (capital et intérêts).	Solde dû aux déposants[1] au 31 décembre.
		Millions de francs.	Millions de francs.	Millions de francs.
1847	736,951	127	156	358
1850	565.995	98	40	135
1851	611,086	97	73	158

1. Après déduction des sommes employées en achats de rentes sur l'État, conformément aux lois du 30 juin 1851 et du 7 mai 1853.

Années.	Nombre de livrets existant au 31 décembre.	Versements effectués pendant l'année.	Rembourse-ments en espèces (capital et intérêts).	Solde dû aux déposants au 31 décembre.
—	—	— Millions de francs.	— Millions de francs.	— Millions de francs.
1852	742,889	152	66	245
1853	844,949	144	106	286
1854	865,478	112	129	272
1855	893,750	120	120	272
1856	986,188	127	122	275
1857	978,802	120	115	279
1858	1,042,305	131	100	311
1859	1,121,465	147	118	386
1860	1,218,122	162	124	377
1861	1,300,521	164 ½	139 ½	401 ½

La diversité dans le régime et l'organisation particulière des caisses d'épargne, dans la législation générale et dans les rapports économiques et sociaux de la France et de l'Angleterre, ne permet que difficilement d'établir des comparaisons entre les chiffres que fournit la statistique des deux pays, sur le sujet qui nous occupe. Si le capital des dépôts administrés par les caisses d'épargne, ainsi que la somme des épargnes annuellement versées en dépôt, se trouve être beaucoup plus considérable dans la Grande-Bretagne qu'en France, il ne faut pas oublier que, chez nous, l'épargne des populations rurales peut facilement se placer en lopins de terre, genre de placement impraticable avec le régime aristocratique de la propriété foncière, chez nos voisins d'outre-Manche. Aussi, les campagnes ne sont-elles guère représentées dans les inscriptions de dépôts de nos caisses d'épargne.

Sur un total de 222,989 livrets ou comptes nouveaux ouverts en 1861, on voit figurer parmi les déposants :

Ouvriers	76,565	contre	44,666	en 1850.
Domestiques	38,415	—	26,609	—
Employés	11,697	—	7,949	—
Militaires et marins	11,049	—	10,892	—
Gens de professions diverses	50,446	—	44,224	—
Mineurs	34,533	—	21,093	—
Sociétés de secours mutuels	284	—	372	—
Total	222,989	contre	155,805	livrets

représentant un crédit de

43,522,000 fr. en 1861 contre 26,554,000 en 1850.

Nous avons déjà vu plus haut que le gouvernement britannique, en vertu d'une résolution parlementaire, s'est récemment mis en devoir d'annexer à tous les bureaux de poste, jusque dans les localités les plus reculées du Royaume-Uni, des caisses d'épargne, destinées à procurer, sur tous les points du pays, aux classes laborieuses, la facilité de faire fructifier leurs économies. Cette organisation est évidemment de nature à exercer une heureuse et salutaire influence sur le bien-être et la moralité des masses. Aussi, croyons-nous devoir terminer ce paragraphe par l'expression du vœu sincère qu'elle puisse être également introduite en France.

§ 4. Warrants et chèques.

La haute intelligence financière des Anglais, à laquelle il faut rendre hommage, ne s'est pas bornée à l'organisation du crédit par le moyen de l'escompte des valeurs exigibles à terme, ou sans échéance déterminée, et de la représentation de ces valeurs par une monnaie de papier convertible en espèces; elle a su tirer largement parti aussi, pour le crédit et la mobilisation des valeurs, du dépôt des marchandises emmagasinées dans les docks.

Le système des docks est appliqué depuis longtemps en Hollande et dans la Grande-Bretagne. Les docks sont, comme on sait, des magasins généraux, qui ont emprunté ce nom aux bassins maritimes près desquels on a commencé à les établir, dans les ports, et où l'on introduit les cargaisons, à mesure qu'elles sont débarquées. Ces magasins, disposés de manière à offrir toutes les garanties possibles, pour la conservation des marchandises, et à se prêter à la centralisation de toutes les opérations de douane et de toutes les manipulations commerciales, sont généralement administrés par des compagnies. Londres, Liverpool, Hull, Bristol, en un mot toutes les places de commerce importantes du Royaume-Uni, possèdent aujourd'hui des docks.

Le dépôt effectué, la compagnie remet au négociant ou propriétaire un certificat ou *warrant*, qui le constate et indique la quantité, le poids et la qualité de la marchandise emmagasinée pour son compte. Ces récépissés, transmissibles au moyen d'un simple endos-

sement, comme la lettre de change, font de la marchandise qu'ils représentent et dont ils contiennent la description, une valeur de portefeuille, dont le transfert constitue la vente légale, un titre négociable, dont le gage matériel est parfaitement assuré. Il est facile de comprendre l'immense avantage qui résulte de ce système, applicable à toute espèce de magasins d'entrepôt dont l'installation y est appropriée, pour la circulation économique des produits, sur lesquels il diminue considérablement les frais de manutention, de transport et d'expédition, ainsi que pour la mobilisation du capital engagé dans ces marchandises. Aussi n'a-t-il pas manqué d'exercer une très-heureuse influence sur le développement de la prospérité commerciale, dans toute la Grande-Bretagne.

En France, où le gouvernement s'est appliqué, depuis 1848, à favoriser l'introduction d'un système analogue, ces tentatives n'ont eu longtemps qu'un assez faible succès, par suite des obstacles qu'il a rencontrés dans les préventions et les habitudes du commerce, dans l'opposition des intérêts locaux, dans les formalités auxquelles avait été d'abord assujetti l'usage du warrant et, particulièrement, dans la nécessité d'une expertise telle que la prescrivaient les dispositions du régime établi en 1848. Cependant les lois du 28 mai 1858, sur les négociations concernant les marchandises déposées dans les magasins généraux et sur les ventes publiques de marchandises en gros, lois complétées par un règlement du 12 mars 1859, qui prescrit les mesures d'exécution, et commentées par deux circulaires, du 31 mars et du 12 avril de la même année, émanées l'une de la direction générale des douanes, l'autre du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, ont eu pour but de donner satisfaction aux justes réclamations du commerce, en faisant disparaître les principaux inconvénients de la législation primitive.[1]

Le mot warrant a d'ailleurs, en France, un sens moins large que chez nos voisins, le dépôt de la marchandise donnant lieu, dans le

1. Le même département a publié en outre, dans les *Annales du commerce extérieur* (FRANCE, L. C. n° 217, p. 472), la liste de toutes les marchandises admises à la vente en gros, aux enchères publiques, dans tout l'empire.

régime français actuel, à la création de deux titres réunis en un seul, dont l'un, le récépissé, transfère la propriété de la marchandise, tandis que l'autre, le warrant proprement dit ou bulletin de gage, est seul un instrument de crédit. Si le déposant ne veut qu'emprunter sur sa marchandise, il détache ce bulletin et le transfère au prêteur par l'endossement, qui donne à ce dernier, sur la marchandise déposée, tous les droits d'un créancier gagiste; mais, si le déposant veut vendre et que sa marchandise ne se trouve grevée d'aucun engagement, il transfère les deux titres réunis à l'acheteur. Dans le cas où la marchandise serait engagée au contraire, le récépissé seul est délivré à l'acheteur, qui devient encore, par l'endossement, propriétaire de la marchandise, comme dans le premier cas, mais dans les mêmes conditions que le vendeur, c'est-à-dire à charge de payer au porteur du bulletin le montant de la créance garantie par l'endossement du bulletin. On fera bien de consulter, pour plus de détails sur cette matière, l'excellent article WARRANT de M. Langlois de Neuville, dans le nouveau *Dictionnaire du commerce et de la navigation.*

Jusqu'à présent, des docks et autres magasins du même genre ont été créés en France, à Paris, dans les ports du Havre, de Marseille, de Nantes, de Rouen, de Bordeaux, de Dunkerque et de Dieppe, à Lyon, Lille, Mulhouse, Saint-Quentin, Valenciennes, Douai, Avignon, Rennes et Toulouse, ainsi que dans d'autres villes de moindre importance, telles que Colmar, Épinal, Étampes, Agen et Abbeville. Mais, ce sont là des entreprises naissantes pour la plupart.

Les warrants, les coupons de rentes sur l'État, d'actions de chemins de fer et d'autres actions industrielles, qui s'élèvent, dans la Grande-Bretagne, à des valeurs encore bien plus fortes qu'en France, sont, dans beaucoup de cas, presque aussi propres que les bank-notes, à remplir les fonctions de signes monétaires [1]; mais, le commerce britannique a trouvé en outre le moyen d'économiser considérablement l'usage de la monnaie de papier, aussi bien que celui de

1. Les timbres-poste aussi peuvent être considérés comme une monnaie de papier qui remplace très-avantageusement le billon, dans l'envoi de petites sommes.

la monnaie métallique, et de suppléer ainsi doublement à l'infériorité de son capital effectif en espèces, dans la combinaison fort simple et pourtant très-ingénieuse sur laquelle se fonde le mode de liquidation adopté, dans les principaux centres de ses opérations, pour tous les paiements et recouvrements de quelque importance. Nous voulons parler de l'usage des *chèques* et du *clearing,* devenu presque général à Londres et en Écosse, et très-répandu dans tous les pays de langue anglaise. Faisons remarquer ici que les *bankers* de la Cité de Londres et des autres villes de la Grande-Bretagne, sont moins des banquiers ou des changeurs, dans l'acception française de ces mots, que les caissiers, receveurs et payeurs généraux du commerce. Le chèque, encore trop peu usité en France, est le mandat à vue, à ordre ou au porteur, délivré à la personne qui doit être payée par le négociant ou particulier qui a le paiement à faire, sur le banquier chez lequel il a des fonds placés, et qui est chargé de tenir sa caisse. C'est au même banquier que le négociant remet aussi les chèques qu'il a lui-même reçus en paiement. Cette pratique, en usage depuis 1775, permet d'établir, jour par jour, un système de compensation, lequel, s'opérant d'abord entre les négociants qui ont le même banquier, puis entre les banquiers mêmes, ne laisse finalement à payer que des soldes et évite ainsi les continuels déplacements d'espèces et de billets, que le cours des transactions nécessite ailleurs. C'est au *Clearing-house*, dans *Lombard-street,* que s'effectue journellement, à Londres, cette grande liquidation, par les écritures qui accompagnent l'échange des mandats et des titres entre les banquiers, dont chacun a un bureau séparé dans ce local de réunion, affecté à leurs décomptes.

La masse des comptes qui aboutit annuellement au *Clearing-house* de Londres, ne s'élève pas à moins de 2 milliards sterling, et, par l'effet des perfectionnements adoptés et de virements à la Banque d'Angleterre, ces grandes liquidations se font aujourd'hui avec une régularité exemplaire, sans qu'il soit besoin d'y apporter une pièce de monnaie, ni même un billet de banque.

Ce mécanisme, dont les grands avantages sautent aux yeux, a été également introduit à Paris par la Banque de France, le Comptoir d'escompte et quelques maisons de banque, mais avec des modifica-

tions, nécessitées par le faible usage que le public français fait en général des comptes courants. Les agents de change aussi l'y ont appliqué au règlement général des comptes que le mouvement de leurs négociations de bourse établit entre eux. Mais en province il est resté, jusqu'à présent, complétement étranger aux habitudes de notre commerce.

LIVRE DEUXIÈME.

COMMERCE.

RÉGIME ET CONTRÔLE STATISTIQUE.

§ 1. Administration centrale. — Le Board of trade et le Ministère du commerce.

Bien que le commerce ait de tout temps attiré l'attention des gouvernements, comme une des principales sources du revenu des États, ce n'est qu'avec l'âge moderne qu'il a commencé à devenir, pour eux, l'objet d'une sollicitude plus particulière et plus directe, au point de vue de l'importance qu'il a pour l'économie nationale. Sur le continent, toutefois, cet intérêt n'est parvenu qu'assez tard à se faire, dans l'ordre administratif, une place indépendante et parfaitement distincte de la fiscalité. Parmi les grands États de l'Europe moderne, l'Angleterre est le seul qui ait fait exception à cet égard et devancé tous les autres. Dès le règne de la grande Élisabeth et le protectorat de Cromwell, elle a eu sa politique commerciale bien dessinée, dont la Restauration, au milieu de ses inconséquences et de ses faiblesses, conserva le principe dominant, et qui, après l'expulsion des Stuarts, finit par s'identifier entièrement avec la politique nationale, dont elle est restée l'âme jusqu'à nos jours.

Guillaume III fut le premier souverain qui eut l'idée d'instituer, pour la direction des affaires commerciales du royaume, en 1695, une administration indépendante et permanente, le Conseil du commerce et des colonies (*Board of trade and plantations*), auquel furent

assignées des attributions aujourd'hui réparties entre le département du commerce et celui des colonies. La réunion d'hommes spéciaux, l'ouverture d'enquêtes, la formation de commissions chargées de faire des rapports, y servirent de bonne heure à éclairer les discussions et à préparer toutes les décisions relatives aux intérêts économiques du pays. Une manière aussi intelligente de procéder y offrait, dès lors, un contraste très-favorable à ces intérêts avec l'arbitraire des façons bureaucratiques, dont la coutume se maintint longtemps encore sur le continent, en pareille matière. Il faut ajouter que l'esprit d'association, grâce à l'heureux développement qu'il prit en Angleterre, dans une atmosphère de liberté, ne tarda pas à y seconder puissamment les vues du gouvernement constitutionnel et les efforts de l'activité nationale, dirigés vers le même but. La plus célèbre et la plus méritante des sociétés qui s'y formèrent, avec le concours des hommes les plus notables du pays, pour l'encouragement des arts utiles, des manufactures et du commerce, fut celle de Londres, dont la fondation se rapporte à l'année 1754. En général, l'Angleterre peut revendiquer la priorité dans l'adoption large, le développement régulier et la pratique suivie de la plupart des institutions utiles au commerce, que tous les peuples civilisés se sont appropriées depuis, avec plus ou moins de succès, l'un après l'autre, telles que les bourses, les assurances maritimes, les institutions de crédit de tout genre, les banques de circulation et les docks, dont il a déjà été parlé. La publication du premier règlement sur les assurances y remonte à l'année 1600; l'ouverture de la première bourse, fondée à Londres par Thomas Gresham, un des plus riches négociants de la Cité, même plus haut.

Les institutions, dans la Grande-Bretagne, se modifient, mais n'en continuent pas moins à subsister, sans altération notable de leur destination primitive. Ainsi le *Board of trade,* que l'on rattacha en 1784 au Conseil privé, après que les affaires coloniales en eussent déjà été précédemment distraites, est encore aujourd'hui, en matière de commerce, le conseil supérieur du Royaume-Uni. C'est moins un ministère qu'un comité permanent de 17 conseillers privés, comprenant les plus hauts fonctionnaires de l'ordre politique et administratif, parmi lesquels figurent le Premier et le lord chancelier. Il se

réunit pour examiner et prendre en délibération commune, sous la direction d'un président, membre du cabinet, ou d'un vice-président, toutes les questions, mesures ou affaires d'un intérêt général pour le commerce. Le *Board of trade* donne son avis sur les lois et les traités de commerce et de navigation, et prépare les décisions relatives aux chartes et concessions demandées pour les compagnies commerciales ou entreprises particulières de même nature, tenues de se pourvoir d'une autorisation légale; car il lui compète de sauvegarder l'intérêt public dans tous les bills d'intérêt privé. Le président est, en matière d'administration, la cheville ouvrière de ce conseil, dont l'influence collégiale s'est effacée de plus en plus devant l'autorité croissante du parlement britannique. Il est naturellement obligé de se concerter, dans ses travaux, selon la diversité des objets qu'ils concernent et des cas qui se présentent, avec la trésorerie, le département des affaires étrangères ou *Foreign Office*, l'amirauté, le secrétariat d'État des colonies, ou le ministère nouvellement formé pour la direction des affaires de l'Inde. Mais, il n'est sous la dépendance hiérarchique d'aucun de ces départements et ne relève que du Conseil privé ou conseil particulier de la couronne, formé lui-même, comme on sait, des princes de la famille royale, des deux archevêques de l'Église dominante, de l'orateur de la chambre des communes et des ministres en fonctions, conseillers privés par droit de naissance ou en vertu d'un privilége de leur dignité et de leurs hautes fonctions; plus, d'un nombre illimité de membres amovibles, désignés, par le choix du souverain, parmi les anciens ministres et les autres personnages et fonctionnaires les plus éminents de l'État. Dans le ressort des attributions administratives du *Board of trade* se trouvent compris: la police et l'inspection des chemins de fer (*railway department*); la surintendance de la marine marchande et du pilotage (*naval department*); celle de toutes les écoles royales de navigation et d'arts et métiers (*department of practical science and art*); l'enregistrement des sociétés par actions; les brevets d'invention ou patentes industrielles; le contrôle du déchargement des houilles, dans le port de Londres, et celui des mercuriales; enfin, depuis 1832 aussi l'important bureau de la statistique commerciale (*statistical department*), dont les vastes travaux de publication, sur lesquels nous

reviendrons au § 13 de ce livre, constituent un ample fonds de matériaux, que nous utiliserons largement.

En France, la direction administrative des affaires commerciales n'a été séparée que très-tard de l'administration des finances du royaume, qui n'eut jamais, sous l'ancienne monarchie, de département spécial du commerce, investi d'une autorité ou jouissant d'une indépendance et d'une liberté d'allures et de détermination comparables à l'influence du *Board of trade*, en pareille matière. Il est vrai que le vice de cette organisation ne se manifestait qu'en l'absence d'hommes de génie, capables de concilier, dans les vues larges et fécondes de leur esprit, de faire marcher de front et d'embrasser dans leur activité, avec la même sûreté de coup d'œil et la même rectitude de jugement, la direction de tous les grands intérêts de l'économie nationale, en même temps que celle des finances. Tel fut Colbert, le premier ministre dont l'administration témoigna d'une sollicitude constante pour le commerce. La réforme douanière qu'il entreprit, en 1664, et dont il sera question plus loin, apparaît d'ailleurs comme très-étroitement liée avec les réformes financières, qu'il ne mettait pas moins d'ardeur à poursuivre. Mais, il n'appartenait pas à la médiocrité de la plupart de ses successeurs d'observer les conditions du maintien de cette harmonie. Après lui et même de son vivant déjà, la politique commerciale fut reléguée sur le second plan et souvent oubliée. Tandis qu'en Angleterre elle se développait avec un remarquable esprit de suite, grâce à ce respect des traditions garanti par la stabilité des institutions qui les y transmettent d'âge en âge, accrues des enseignements nouveaux que l'expérience y ajoute sans cesse, on voyait alors, en France, la politique du cabinet changer continuellement, nous ne dirons pas avec la personne du souverain, mais avec chaque ministre. Il n'y avait, en fait de centralisation administrative, pour aider le gouvernement à se rendre compte de la marche des affaires commerciales du pays et témoigner directement de l'intérêt qu'il y prenait, qu'un simple bureau de statistique, le bureau dit de la Balance du Commerce, fondé en 1716 pour l'étude des questions relatives à la négociation projetée d'un traité de commerce avec l'Angleterre. Or ce

bureau, de même que l'administration des douanes, relevait du département des finances, où le système de fiscalité, que presque tous les ministres de cette branche, depuis Colbert, avaient dû suivre pour satisfaire aux prodigalités de la cour, mettait obstacle, sous l'ancien régime, à l'adoption de principes répondant aux besoins véritables et aux intérêts réels du commerce. Turgot seul était homme à les faire prévaloir, et il le prouva, lors de son avénement au ministère, en 1776, par les sages réformes que sa vertu et ses hautes lumières lui donnèrent le courage d'entreprendre et la force d'accomplir, en partie du moins.

Pendant les orages et les guerres de la Révolution et de l'Empire, le commerce, entièrement paralysé sur mer, se trouva peu en relief, et le soin de pourvoir à l'intérêt national du développement des ressources matérielles de la France, échut au ministère de l'intérieur, dans les attributions duquel il rentrait naturellement. L'idée d'en faire l'objet d'un département spécial et distinct, conçue par Napoléon, aboutit néanmoins, dès lors, à la création d'un premier ministère du commerce et des manufactures, institué en 1812, mais qui ne survécut pas aux catastrophes de l'époque.

Sous la Restauration, on songea d'abord à remplir cette lacune, dans l'administration centrale du royaume, par la formation d'un nouveau bureau de commerce, que l'on établit en 1824, sur le modèle du *Board of trade*, mais dans une condition beaucoup plus humble; puis, afin de la relever davantage, une ordonnance du 20 janvier 1828 rétablit un ministère du commerce et des manufactures. Ce fut encore une combinaison précaire, que le funeste changement de cabinet du 8 août 1829 ramena aux modestes proportions d'un bureau de commerce. Mais après la révolution de Juillet, l'influence des classes moyennes, qui venaient de triompher, ne tarda pas à déterminer la réorganisation d'un nouveau ministère du commerce et de l'industrie (ordonnance des 13 et 17 mars 1831), auquel on réunit les travaux publics, pour les en distraire en 1834, puis les y réunir derechef et les en séparer encore une fois, jusqu'à l'établissement plus sérieux, en 1841, du ministère de l'agriculture et du commerce, dans les attributions duquel on laissa cependant aussi les manufactures. Mais ce jeune département, tant de fois remanié,

n'était pas encore arrivé au terme de ses vicissitudes. Replacé en janvier 1852 dans la condition provisoire d'une simple annexe du ministère de l'intérieur, il ne fut définitivement reconstitué qu'au mois de juin de l'année suivante, avec un nouvel élargissement du domaine de ses attributions, sous le nom de Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, dans lequel se résume, si l'on y joint les manufactures, qui y sont restées comprises, la définition du rôle qui lui est assigné.

Voici maintenant l'organisation de ce département, en ce qui touche le commerce en particulier[1] :

Les affaires commerciales s'y traitent principalement dans les deux directions du commerce intérieur et du commerce extérieur, subdivisées chacune en trois bureaux, comme il suit :

1° Commerce intérieur, comprenant : le bureau du *commerce*, chargé de la préparation des lois et règlements relatifs au commerce intérieur, des rapports avec les chambres de commerce, de l'établissement et de la police des bourses et magasins généraux, récépissés et *warrants*, des ventes publiques de marchandises en gros, des sociétés anonymes, compagnies d'assurance et sociétés d'encouragement pour le commerce, ainsi que de la police commerciale des ports, foires et marchés ; le bureau de l'*industrie*, pour les rapports avec le comité consultatif et les chambres consultatives des arts et manufactures, pour les expositions industrielles françaises, ainsi que pour les brevets d'invention, dessins et marques de fabrique ; enfin, le bureau de la *police sanitaire et industrielle*, que concernent aussi les poids et mesures.

2° Commerce extérieur, direction dont les travaux se répartissent ainsi :

Législation et tarifs des douanes de France : bureau chargé des rapports avec le conseil supérieur du commerce, de l'agriculture et de l'industrie, de l'étude des moyens d'étendre et de fortifier le commerce de la France et ses relations avec les colonies et l'étranger, de la préparation et de la publication des tarifs et des lois de douane,

1. Voir l'*Annuaire du Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.*

ainsi que des traités de commerce et de navigation, de l'instruction en matière de réclamations élevées contre l'application des lois de l'espèce, du régime des entrepôts et docks, de la pêche maritime et de la liquidation générale des primes.

Législation commerciale et tarifs étrangers : centralisation et publication des lois, actes, traités et autres documents étrangers concernant cette législation ; étude et appréciation des questions qui s'y rattachent.

Mouvement général du commerce et de la navigation, ou *faits commerciaux :* centralisation et publication des documents statistiques et des renseignements de même nature, fournis par la correspondance consulaire ; étude et appréciation des résultats ; rapports avec la commission permanente instituée pour la fixation annuelle des valeurs de douane ; expositions à l'étranger.

En outre, l'un des trois bureaux de la direction de l'agriculture, celui des subsistances, dont la spécialité embrasse les mesures de législation relatives à cet objet, les mercuriales, la circulation des grains et l'approvisionnement général, touche également au commerce par un des côtés les plus importants de ses attributions, et il en est de même de la division de la statistique générale de France, qui relève du même ministère.

Le conseil supérieur de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, que nous avons déjà nommé comme fonctionnant auprès de ce département, constitue une représentation permanente des intérêts généraux de ces trois catégories. Formé de hautes notabilités, choisies par le gouvernement, il donne son avis sur toutes les questions qui lui sont adressées[1]. Quant aux chambres de commerce et aux chambres consultatives des arts et manufactures, qui représentent les intérêts de localité vis-à-vis de l'administration centrale, nous nous réservons de caractériser ces institutions au paragraphe suivant.

L'administration supérieure et la police des ponts et chaussées, des chemins de fer, des canaux, des rivières navigables et flottables,

1. Voir le décret d'organisation du 5 janvier 1861, dans les *Annales du commerce extérieur* (FRANCE), L. C. n° 201, p. 83.

des ports et des phares, ainsi que la surveillance des mines et des usines métallurgiques, forment l'objet des autres branches les plus importantes du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui embrasse ainsi la direction de presque tous les éléments constitutifs de l'économie nationale et se trouve en mesure d'en favoriser le développement dans tous les sens. Telle est cependant la multiplicité des rapports de l'activité commerciale avec toutes les parties de l'administration publique, qu'il est impossible de circonscrire l'influence qu'il appartient à l'État d'exercer, sur un faisceau d'intérêts aussi complexes, dans la sphère des attributions d'un seul département, quelque larges qu'elles soient. Celui-ci, pour fonctionner d'une manière efficace et conforme au but de son institution, a continuellement besoin, dans une multitude de cas, du concours et de la coopération des autres ministères. Il suffit de rappeler, à ce sujet, par combien de points les affaires commerciales touchent aux branches les plus délicates du gouvernement et du service administratif. S'il faut préciser ces points, faisons remarquer d'abord que la négociation, la rédaction définitive et la conclusion des traités de commerce et de navigation, exigeant les mêmes démarches que les traités politiques, restent nécessairement l'affaire de la diplomatie et reviennent par conséquent aussi de droit au département des affaires étrangères, de même que les relations de celui-ci avec ses propres consuls et avec les agents consulaires des autres puissances, la protection du commerce national en pays étranger, les réclamations du commerce français auprès des autres gouvernements et celles du commerce étranger auprès du gouvernement français, par la même entremise. Aussi existe-t-il, à ce ministère, une direction commerciale, dont les attributions comprennent spécialement les consulats et toutes les affaires de la nature de celles que nous venons d'indiquer, à l'exception des seules conventions postales, qui figurent encore parmi les intérêts réservés à la direction politique. Il n'est pas moins naturel que toutes les administrations ayant un caractère fiscal et tendant, à quelque titre que ce soit, à faire dériver de la législation ou d'une exploitation commerciales un revenu pour le Trésor, telles que l'administration des douanes et des contributions indirectes, celle des postes, la régie des

tabacs et la monnaie, soient considérées comme inséparables du ministère des finances. C'est par des raisons semblables que les manufactures impériales relèvent du ministère de la maison de l'Empereur, le service télégraphique et la librairie de l'intérieur, les poudres et salpêtres de la guerre; l'inscription maritime, la police de la navigation marchande et celle de la pêche marine, les tribunaux maritimes, le régime économique, le commerce et les banques des colonies, du ministère de la marine et des colonies; les affaires commerciales de l'Algérie, enfin, du gouvernement général de cette province.

Il n'en est pas autrement en Angleterre. Là aussi nous voyons le *Foreign Office* chargé de la partie active et formelle des négociations relatives aux intérêts du commerce britannique, ainsi que de la direction du corps nombreux des agents consulaires de la Grande-Bretagne; les douanes et l'excise ou accise, qui correspond à nos contributions indirectes, dirigées par des commissions, sous les ordres du chancelier de l'Échiquier, chef spécial du département des finances; les postes, constituées en administration distincte, sous l'autorité d'un chef particulier, le *Postmaster general*, qui a siége dans le cabinet; enfin, l'amirauté, qui tient lieu de ministère de la marine dans le Royaume-Uni, le secrétariat d'État des colonies et le nouveau département des affaires de l'Inde, investis, à l'égard de la navigation et des possessions d'outre-mer, de pouvoirs semblables à ceux qui ont été conférés, en France, au département de la marine et des colonies.

§ 2. Chambres de commerce et consulats.

Les chambres de commerce, en France, sont des assemblées électives, formées de neuf ou quinze membres choisis, pour trois ans, par les négociants et les manufacturiers inscrits sur la liste des notables de la circonscription de chaque chambre, comme y exerçant ou y ayant exercé un commerce ou une industrie, et se renouvelant par tiers. Mais, sur la demande des commerçants et sur la proposition des préfets, un membre de plus peut être élu pour y représenter chacun des arrondissements du ressort de la chambre, autres que celui où elle réside. Créées en partie déjà sous l'ancienne monarchie,

au commencement du dix-huitième siècle, supprimées quand éclata la Révolution, puis rétablies sous le Consulat, à la fin de 1802, elles reçurent, par l'ordonnance du 16 juin 1832, une nouvelle organisation, modifiée depuis par un arrêté du 19 juin 1848 et par deux décrets du 3 septembre 1851 et du 30 août 1852. Leur mission est de donner au gouvernement, c'est-à-dire au ministère dont elles relèvent et avec lequel elles correspondent, soit sur sa demande, soit d'office, leurs avis sur les questions qui intéressent le commerce et l'industrie, de lui présenter leurs vues sur les moyens d'en accroître la prospérité et de faire connaître les causes qui en arrêtent les progrès. Elles doivent être consultées, lorsqu'il s'agit de changements à opérer dans la législation commerciale, de la création de bourses, de banques locales ou de tribunaux de commerce, de l'établissement d'agents de change ou de courtiers, de tarifs et de règlements de courtage, dans leur circonscription, ou enfin de projets de travaux publics locaux, d'une utilité particulière pour le commerce.

En France même, il existe aujourd'hui des chambres de commerce dans 62 villes, dont voici les noms par ordre alphabétique :

Abbeville, Amiens, Angers, Arras, Avignon, Bar-le-Duc, Bastia, Bayonne, Besançon, Bordeaux, Boulogne, Brest, Caen, Calais, Carcassonne, Châlon-sur-Saône, Chambéry, Cherbourg, Clermont-Ferrand, Dieppe, Dijon, Dunkerque, Fécamp, Granville, Gray, le Hâvre, Honfleur, la Rochelle, Laval, Lille, Limoges, Lorient, Lyon, le Mans, Marseille, Metz, Montpellier, Morlaix, Mulhouse, Nancy, Nantes, Nice, Nîmes, Orléans, Paris, Reims, Rennes, Rochefort, Rouen, Saint-Brieuc, Saint-Dizier, Saint-Étienne, Saint-Malo, Saint-Omer, Saint-Quentin, Strasbourg, Thiers, Toulon, Toulouse, Tours, Troyes, Valenciennes.

De plus, il en a été créé 5 en Algérie, dans les villes d'Alger, de Bone, de Constantine, d'Oran et de Philippeville.

Les chambres consultatives des arts et manufactures, actuellement en France au nombre de 89, ont des attributions analogues à celles des chambres de commerce, quoique plus restreintes dans leur portée commerciale, et sont fondées sur le même système électif; mais le nombre de leurs membres est limité à six.

On retrouve aussi les chambres de commerce, comme organes des intérêts locaux, dans beaucoup de villes du Royaume-Uni; mais elles y portent un caractère tout différent, conforme à l'esprit et aux principes larges qui dominent, chez nos voisins, dans l'exercice du droit d'association, dont elles y sont des créations libres et spontanées, fonctionnant dans un but général ou spécial, abandonné à leur propre arbitre, sans réglementation administrative ni dépendance hiérarchique.

Le rôle des consulats, chargés par le gouvernement de protéger le commerce national et de veiller à ses intérêts dans les pays étrangers, n'a pas moins d'importance. L'origine de cette institution, dans le sens que l'on y attache aujourd'hui, est toute française. Ce sont les Marseillais qui ont donné les premiers à leurs agents commerciaux dans les échelles du Levant, cette dénomination de consuls, que les Romains réservaient à leurs premiers magistrats, et qui passa au moyen âge, dans les villes d'Italie et dans les municipalités du midi de la France, aux chefs des communes s'administrant par elles-mêmes. La réforme des consulats dans les ports du Levant, par Colbert, qui revendiqua pour le gouvernement la nomination de ces délégués, les soumit à ses instructions directes et leur interdit toute opération de commerce, peut être considérée comme le point de départ de l'organisation actuelle, en France comme dans les autres pays, car il est incontestable que nos règlements sur cette matière, depuis Louis XIV, ont aussi servi de modèle à la plupart des gouvernements étrangers.

Les consuls de France sont des agents nommés et rétribués par l'État, qui relèvent directement du ministère des affaires étrangères et ne correspondent qu'avec lui, bien que la diversité de leurs fonctions, à la fois politiques, judiciaires et commerciales, les rattache aussi, par son entremise, aux départements de la marine, du commerce et de la justice. Le corps consulaire français se compose de consuls généraux, chargés de la direction des consulats établis dans l'étendue de leur ressort, de consuls, de vice-consuls et d'agents consulaires. Ces derniers, toutefois, ne sont le plus souvent que des agents commerciaux non rétribués, de simples correspondants,

fonctionnant sous l'autorité et la responsabilité des consuls, qui peuvent les choisir dans leur arrondissement, même parmi les négociants étrangers du pays de leur résidence. Leurs attributions ont été réglées en dernier lieu par un décret du 1er octobre 1854. En général, les agents consulaires de toute catégorie ne sont admis à l'exercice de leurs fonctions qu'avec l'autorisation expresse du souverain dans les États duquel ils sont accrédités, après avoir obtenu ce qu'on appelle l'*exequatur*. Des chanceliers, et en Orient aussi des drogmans ou interprètes, sont adjoints aux consulats.

Les attributions des consuls ne sont pas rigoureusement définies par le droit des gens, mais se règlent sur les traités ou même sur les usages, à défaut de traités, ainsi que sur le droit de réciprocité, que l'on invoque en justifiant des droits et prérogatives accordés aux consuls étrangers en France. Abstraction faite de leur qualité d'agents politiques, dont nous n'avons pas à nous occuper ici, ils remplissent à l'étranger les fonctions d'officiers de l'état civil, et jusqu'à un certain point aussi de justice et de police, à l'égard de leurs compatriotes, dont ils sont appelés à y garantir les personnes, les biens et les intérêts civils et commerciaux, contre toute atteinte injuste ou vexatoire. Ils doivent en outre faire connaître, par une correspondance suivie, au gouvernement qu'ils représentent, tous les faits, concernant le commerce et la navigation, l'agriculture et l'industrie, qui peuvent être utiles à leurs nationaux. Les rapports et dépêches qui contiennent ces renseignements, adressés par eux au ministre des affaires étrangères, sont ensuite communiqués par celui-ci au ministère du commerce, ou aux autres départements qu'ils intéressent.

C'est dans l'Empire ottoman et les États barbaresques que les consuls sont investis de la juridiction et des pouvoirs les plus étendus, qui s'y fondent sur des capitulations formelles avec la Porte et les souverains musulmans du nord de l'Afrique. La protection des cultes chrétiens et des missions religieuses y fait partie de leurs attributions. Dans les pays de chrétienté, les limites de leur compétence judiciaire sont naturellement plus étroites. En Angleterre, par exemple, ils n'ont même aucune espèce de juridiction. Quant au côté politique de leurs fonctions, il est le plus en relief dans les républiques de l'Amérique du Sud, où tous les consuls généraux français ont en

même temps le caractère diplomatique de chargés d'affaires. Pour les développements, dans lesquels il nous est impossible d'entrer ici, nous renvoyons au *Guide pratique des consulats*, par MM. de Clercq et de Vallat, 2 vol., 2e éd.; Paris, 1858.

Le ministère du commerce publie de temps en temps, dans son recueil mensuel des *Annales du commerce extérieur,* une liste générale des agents politiques et consulaires de la France à l'étranger. La dernière de ces listes, qui a paru en juin 1862, mentionne, avec les changements survenus depuis dans ce personnel, et dont nous avons également tenu compte, pour la mettre au courant (jusqu'au 30 juin 1863), 34 consulats généraux et 89 consulats, répartis sur toute la surface du globe. Voici l'énumération de ces agences :[1]

Pays d'Europe et dépendances coloniales.

Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande. — *Londres*, Birmingham, Leeds, Liverpool, Newcastle; Édimbourg, Glasgow; Dublin.

Possessions anglaises d'Europe : Gibraltar, Malte, Corfou; — d'Afrique : cap de Bonne-Espérance, Port-Louis (île Maurice); — d'Asie et d'Australie : *Calcutta,* Singapore; Sydney; — d'Amérique : *Québec.*

Espagne. — *Barcelone,* Bilbao, Cadix, Carthagène, la Corogne, Malaga, Palma, Saint-Sébastien, Santander, Séville, Valence.

Colonies espagnoles des Indes occidentales : la *Havane*, Santiago de Cuba, Puerto-Rico; — des Indes orientales : Manille.

Portugal. — Lisbonne, Porto.

Pays-Bas. — *Amsterdam*, Rotterdam.

Indes néerlandaises. — *Batavia*, Padang.

Belgique. — *Anvers,* Ostende.

Allemagne. — Mannheim (commission pour la navigation du Rhin), Leipzig (Saxe), Brême.

Prusse. — Danzig, Stettin.

Autriche. — *Venise, Trieste.*

Danemark. — Elseneur.

Suède et Norvége. — Christiania.

1. L'italique désigne les siéges des consulats généraux.

Italie. — *Gênes*, Port-Maurice, Cagliari, *Milan*; *Florence*, Livourne; Civita-Vecchia, Ancône; *Naples*, *Palerme*, Messine.

Grèce. — Syra.

Russie et Pologne. — Saint-Pétersbourg, Riga, Moscou; Odessa, Tiflis; *Varsovie*.

Turquie d'Europe. — Andrinople, Bosna-Séraï, Scutari d'Albanie, Salonique, la Canée.

Principautés danubiennes. — *Belgrade*; *Bucharest*, Jassy, Galatz.

Pays d'Asie et Océanie.

Asie ottomane. — *Smyrne*, Trébizonde, Larnaca, *Beyrouth*, Alep, Damas, Jérusalem; *Bagdad*, Mossoul, Djeddah.

Chine et Japon. — *Shanghai*, Tien-tsin, Hang-keou, Canton; *Yédo*.

Siam. — Bangkok.

Iles Sandwich. — Honolulu.

Pays d'Afrique.

Afrique orientale. — Zanzibar.

Madagascar. — Tananarive.

Égypte. — *Alexandrie*, le Caire.

États barbaresques. — *Tripoli* de Barbarie, *Tunis*, Mogador.

Pays d'Amérique.

États-Unis. — *New-York*, Philadelphie, Charleston, Nouvelle-Orléans, Richmond, Boston, San-Francisco.

Haïti. — *Port-au-Prince*.

Mexique. — Vera-Cruz, Tampico.

Amérique centrale. — *Guatémala*.

Nouvelle-Grenade. — Sainte-Marthe, Panama.

Venezuela. — *Caracas*.

Équateur. — *Quito*.

Pérou. — *Lima*.

Chili. — *Santiago*, Valparaiso.

La Plata. — Buenos-Ayres, *Montevideo*.

Paraguay. — L'Assomption.

Brésil. — Bahia, Fernambouc.

Aux consulats il faut ajouter un plus grand nombre de vice-consulats et de simples agences, fonctionnant dans les divers arrondissements consulaires, ou relevant directement des légations, dans les provinces ou pays pour lesquels il n'a pas été nommé de consuls, comme par exemple en Suisse, dans plusieurs des États secondaires de l'Allemagne, à Hambourg; en Suède, sur le continent hellénique, dans la province de Tanger (au Maroc), dans l'arrondissement de Rio-Janeiro (Brésil), dans la confédération Argentine, sur la côte occidentale du Mexique, etc.[1]

L'Angleterre ne se distingue pas moins, par le développement remarquable qu'elle a donné à l'institution de ses consulats, dans toutes les parties du monde. Leurs attributions sont à peu près les mêmes que celles des consulats français, et son gouvernement, par le choix éclairé qui préside à la nomination de ces agents et par la position large qui leur est faite, a su tirer de leurs services un excellent parti pour son influence politique, comme pour la protection de ses nationaux et les renseignements dont il a besoin, sur les moyens de garantir les intérêts, d'étendre les relations et d'élargir les débouchés du commerce britannique. L'Angleterre a peu de consulats généraux, mais son personnel consulaire est nombreux, amplement doté par l'État, judicieusement distribué sur tous les points où la présence d'un consul est ou peut devenir utile et son intervention nécessaire.[2]

§ 3. Mode de législation.

Les lois qui régissent le commerce sont de deux espèces. Les unes, relatives à la distinction de la qualité des personnes et à celle des biens des commerçants, à leurs actes, aux rapports et aux obligations qui en dérivent, ainsi qu'à la juridiction et à la procédure en matière de commerce, sont du domaine judiciaire et forment ce qu'on appelle le droit commercial, branche du droit civil. Les autres,

1. Voir les *Annales du commerce extérieur*, sous la rubrique FRANCE, Faits commerciaux, n° 48, livraison de juin 1862.

2. Voir Tuson, *The british consul's manual*, Londres, chez Longman et Cie, 1856.

établies dans un but d'intérêt fiscal, ou de protection et d'encouragement, ou simplement de police et de sûreté, tendent au règlement de l'impôt sur les marchandises mêmes, par la taxation ou tarification, et en général à celui de toutes les conditions du régime d'entrée et de sortie, de passage, de circulation et de transport des produits qui s'échangent et se consomment. Ces dernières lois, plus directement liées au sujet de ce livre, par leur nature et l'influence qu'elles exercent sur toutes les branches du développement de la richesse matérielle, constituent la partie économique de la législation commerciale, ou en particulier la législation douanière, dans le sens plus restreint de leur application aux objets du commerce extérieur seul, pour l'ensemble des mesures qui le concernent et que les douanes sont chargées de mettre à exécution.

Le mode de législation, qui, pour les lois de commerce et de douane, est généralement à peu près le même que pour les autres lois, se règle naturellement, dans chaque pays, sur la forme du gouvernement et l'esprit des institutions. On sait quels sont, à cet égard, les principes de la constitution anglaise. Le pouvoir législatif y appartient tout entier au parlement, dont chaque membre a le droit d'y introduire des motions. Il n'est pas un seul objet d'intérêt public qui ne puisse y être soumis aux délibérations des deux chambres, soit en vertu de ce droit d'initiative, soit par voie de grief ou de pétition du dehors. Cependant, tous les projets de loi touchant à l'impôt, doivent y être présentés d'abord à la chambre des communes, en vertu du droit de priorité admis en sa faveur pour le vote des taxes et l'examen de toutes les questions financières. Tout bill ou projet de loi ne peut être adopté, avec ou sans amendements, qu'après avoir subi l'épreuve de trois lectures, et ce n'est que lorsqu'il a été approuvé successivement par les deux chambres, puis revêtu de la sanction royale, qu'il devient acte du parlement, c'est-à-dire loi de l'État, et prend le nom de statut du royaume. Le veto royal n'est même pas indéfiniment suspensif, car, d'après la pratique existante, une résolution du parlement deux fois rejetée par la couronne, acquiert force de loi, même sans être sanctionnée, lorsque les deux chambres l'adoptent une troisième

fois. La promulgation se fait par l'organe de la *Gazette de Londres*, qui est le journal officiel du gouvernement britannique. Toutes les lois d'utilité générale, votées dans le cours de chaque session, sont ensuite recueillies, par ordre de dates, dans le répertoire officiel des actes d'intérêt public, intitulé *Collection of the public general statutes*.

En dehors du parlement, le conseil privé (voir p. 291) a seul conservé quelques attributions législatives, pour les cas d'urgence susceptibles de règlement par les décisions de la couronne qualifiées d'ordres en conseil; mais ces ordonnances n'ont qu'une validité provisoire et elles peuvent toujours être révoquées par le parlement.

En France, au contraire, d'après la constitution du 14 janvier 1852, le chef de l'État seul a l'initiative des lois, et c'est l'Empereur qui autorise ou ordonne, par décret, toutes les entreprises d'intérêt général, ainsi que tous les travaux d'utilité publique, sur l'avis du conseil d'État, partagé en six sections, dont l'une est spécialement chargée de l'étude des questions et de l'élaboration des projets de loi ayant pour objet l'agriculture, le commerce et les travaux publics. Le corps législatif a le droit de discussion et de vote, mais il ne peut introduire des amendements, dans les projets de loi qui lui sont proposés, qu'avec l'assentiment du conseil d'État. Ajoutons qu'en vertu du sénatus-consulte du 25 décembre 1852, qui forme un des compléments de la constitution de l'Empire, les traités de commerce, signés par l'Empereur, ont force de loi pour les modifications du tarif de douane qui y sont stipulées, circonstance très-importante comme point de départ de la grande réforme commerciale qui vient de s'accomplir en France.

La promulgation résulte d'une insertion simultanée dans la partie officielle du *Moniteur* et dans le *Bulletin des lois*. Tout ce qui, dans les dispositions de ces lois, règlements ou traités, concerne le commerce, est ensuite reproduit textuellement dans la partie législative du recueil déjà mentionné des *Annales du commerce extérieur*, sous la rubrique FRANCE, publication à laquelle nous aurons souvent l'occasion de renvoyer le lecteur.

§ 4. Droit commercial. — Régime des brevets d'invention, de la propriété littéraire et artistique et des marques de fabrique.

Le droit commercial n'est, au fond, qu'un démembrement, une spécialité du droit civil. Il consiste en lois d'exception, établies en faveur du commerce, dans le but de rendre, pour ses besoins particuliers, plus simples et plus expéditives les dispositions, règles et procédures appliquées aux matières civiles proprement dites. Une partie de ces dispositions sont comprises dans le code civil même ou code Napoléon, auquel on est obligé de recourir pour l'appréciation juridique du mandat, du nantissement, du louage, du prêt, de la vente même, ainsi que pour les principes généraux du régime des sociétés commerciales, exposés au titre du contrat de société. Mais la plupart des lois commerciales du genre se trouvent réunies dans le code de commerce, publié en 1807, et dont le fond est tiré principalement des célèbres ordonnances de 1673, sur le commerce de terre, et de 1681, sur le commerce maritime, toutes les deux rendues sous l'administration de Colbert. Ce code est divisé en quatre livres. Le premier a pour objet le régime du commerce pris en général, le deuxième celui du commerce maritime en particulier; le troisième, sur les faillites, a été remplacé en entier par une nouvelle loi, sur la même matière, du 28 mai 1838; le quatrième, enfin, traite de la juridiction commerciale, de l'organisation et de la compétence des tribunaux de commerce. Les meilleurs traités que l'on ait sur le droit commercial français, sont, avec celui de Pardessus, en 4 volumes, qui a maintenant vieilli, le *Manuel du droit commercial*, de Bravard Veyrières, 5e édition, Paris, 1860, et le *Droit commercial*, de M. G. Massé, en 4 volumes, 2e édition, le plus récent de ces ouvrages.

Ce code et le code civil réunis sont loin, cependant, d'embrasser tout le droit commercial. Des lois particulières suppléent aux lacunes qu'ils offrent, et parmi les plus importantes de ces lois, dont plusieurs concernent en même temps la législation industrielle et le droit de propriété, il faut signaler notamment : celle du 23 juillet 1856, sur les sociétés en commandite par actions, à laquelle est

venue se joindre, tout récemment, la loi sur les sociétés à responsabilité limitée, dont il a déjà été fait mention p. 277; les lois des 28 mai et 11 juin 1858, sur les ventes publiques de marchandises en gros et sur les négociations concernant les marchandises déposées dans les magasins généraux; enfin, celles qui régissent les brevets d'invention, la propriété littéraire et artistique et les dessins et marques de fabrique. Le recueil de presque toutes ces lois distinctes, se trouve compris dans les *Codes usuels de la législation française*, par Napoléon Bacqua; Paris, 1861, chez Paul Dupont.

La juridiction commerciale ou juridiction consulaire, comme on l'appelle aussi, s'exerce en France par les tribunaux de commerce, dans tous les arrondissements où se trouvent établis de pareils tribunaux, dont le nombre y est aujourd'hui de 218. Dans les arrondissements où il n'en existe pas, ce sont les tribunaux civils ordinaires qui en remplissent les fonctions et jugent aussi, dans ces cas, suivant les formes plus simples de la procédure commerciale.

L'institution des tribunaux de commerce dépend de l'autorité administrative du ministère du commerce; mais, pour tout ce qui concerne l'exercice de leurs fonctions judiciaires, c'est du département de la justice qu'ils relèvent. Les juges qui les composent, élus pour deux ans par une assemblée des commerçants les plus notables, dont la liste est dressée par le préfet, ne reçoivent aucun traitement. Il n'existe point de ministère public auprès de ces tribunaux, devant lesquels le ministère des avoués est interdit, de même que devant les tribunaux civils ordinaires, saisis d'affaires commerciales. Les parties s'y font représenter par des agréés, qui ne sont toutefois revêtus d'aucun caractère public, et dont le ministère n'est point forcé pour elles. La compétence des tribunaux de commerce s'étend à toutes les contestations relatives aux transactions faites et aux engagements pris entre négociants, ainsi qu'aux actes de commerce, même entre personnes non marchandes. Ils jugent, en dernier ressort, toutes les demandes dont le principal n'excède pas la valeur de 1,500 francs, et les appels des sentences rendues par les conseils de prud'hommes, juridiction inférieure, régie par des lois particulières. Quant aux appels des jugements des tribunaux de commerce, ils sont portés devant la cour impériale du ressort.

De plus, une loi du 24 mars 1852 a institué des tribunaux maritimes commerciaux, dont la composition varie suivant les lieux, pour le jugement des délits maritimes proprement dits, commis à bord des navires de commerce français, soit en France ou dans les colonies, soit en mer ou en pays étranger. C'est là toutefois une juridiction qui intéresse la navigation marchande, plutôt que le commerce même.

Dans le Royaume-Uni, les lois et coutumes du droit écrit ou statutaire et du droit commun (*common law*), constituant aussi le droit commercial, n'ont jamais été codifiées, pas plus que celles dont se composent les autres branches de la législation. Elles consistent en une longue suite de décisions de la jurisprudence du droit commun et d'actes législatifs ou statuts, qui s'enchaînent ou se modifient, se complètent ou se combinent diversement entre eux. Une des plus récentes de ces lois, qu'il serait trop long d'énumérer, est l'acte sur les faillites d'Angleterre du 6 août 1861.

L'organisation du jury anglais, dont la compétence, en matière civile, s'étend aussi aux affaires de commerce, toutes les fois que les parties le demandent, dispense jusqu'à un certain point de l'établissement de tribunaux spéciaux pour les affaires de l'espèce, auxquelles s'applique également le régime de la *common law*.

Les grands tribunaux d'Angleterre sont, comme on sait, les trois hautes cours du banc de la reine, des plaids communs et de l'Échiquier, ainsi que la cour de chancellerie, premier tribunal d'équité du royaume. Les juges des trois premières, investis d'une juridiction qui s'étend sur tout le pays, y compris la principauté de Galles, l'exercent dans des tournées périodiques, régularisées par une division générale de la contrée en huit circonscriptions, entre lesquelles ils se partagent, pour y tenir ce qu'on appelle leurs assises. Il faut mentionner ensuite plusieurs cours locales à ressort limité, fonctionnant dans les comtés de Lancastre et de Durham, et l'institution des nouvelles cours de comté, jugeant sans jury ou avec l'assistance de cinq jurés, et dont la compétence ordinaire, bornée aux demandes qui n'excèdent pas 50 livres sterling, peut néanmoins s'élever, avec le consentement des parties, à la décision d'affaires por-

tant sur des sommes de toute importance. L'Écosse et l'Irlande, enfin, ont leurs cours, magistratures et juridictions distinctes, mais établies sur des principes analogues. Telles sont les bases générales de l'organisation judiciaire du Royaume-Uni. Mais, en outre, la multiplicité croissante des besoins de la vie civile et de l'activité mercantile a donné naissance, chez nos voisins, dans la métropole, ainsi que dans les comtés, à diverses juridictions d'un ordre à part, plus particulièrement affectées à la connaissance des litiges commerciaux.

La principale est celle des cours de banqueroute et d'insolvabilité (*courts of bankruptcy and insolvency*), instituées pour venir en aide, les unes aux commerçants en faillite, les autres aux débiteurs insolvables non marchands. Mais, cette distinction entre personnes marchandes et non marchandes, est maintenant abolie. La cour des banqueroutes de Londres, dont le ressort s'étend sur un rayon de 40 milles anglais autour de cette capitale, se compose de cinq juges, appelés commissaires, du même rang que les juges des cours supérieures; mais au delà de ce rayon, des cours provinciales du même ordre fonctionnent en Angleterre, avec les mêmes attributions, confiées à un ou deux commissaires, dans les villes de Birmingham, Bristol, Exeter, Leeds et Liverpool.

Ces tribunaux sont chargés de pourvoir à l'équitable répartition de l'actif du failli entre ses créanciers. Quand ce dernier a déposé son bilan entre leurs mains et qu'il est reconnu non coupable de dol ou de fraude, il obtient un certificat de première, de seconde ou de troisième classe, qui le libère des obligations résultant de ses dettes antérieurement contractées, et lui permet de reprendre ses affaires. L'usage de la contrainte par corps, à l'égard des débiteurs qui n'ont pas agi malhonnêtement, est devenu très-rare en Angleterre. L'appel des décisions de ces tribunaux va à la cour de chancellerie.[1]

---

1. Voir sur les institutions judiciaires, le droit commercial et la procédure d'outre-Manche: Cox, *The british commonwealth, a commentary on the institutions and principles of british government;* Gneist, *le Droit constitutionnel et administratif de l'Angleterre contemporaine*, en allemand, 2 vol.; Berlin, 1857 et

L'origine des brevets d'invention, qui garantissent aux inventeurs un droit exclusif, mais temporaire, d'exploiter leurs découvertes industrielles ou d'en autoriser l'exploitation, remonte, en Angleterre, à un acte de 1623, qui y abolit la généralité des monopoles professionnels appartenant aux corporations. Ils n'ont passé qu'en 1791 dans la législation française, où les dispositions relatives à cette matière ont été réformées et codifiées depuis, par une loi du 5 juillet 1844, sur laquelle un excellent traité a été publié, presque en même temps, par M. Renouard. Les brevets, dans ce nouveau système, sont accordés en France, sans garantie du gouvernement, pour une durée de cinq, dix ou quinze ans, qui ne peut être prolongée que par une loi, à toutes les personnes qui en forment la demande, de la manière prescrite par la loi, que ces personnes soient des étrangers ou des nationaux. Une description doit être annexée à la demande, et la validité du brevet est subordonnée à l'acquittement d'une taxe de 100 francs par an, faute du payement régulier de laquelle le brevet encourt la déchéance. Toute personne peut obtenir à ses frais copie des descriptions, dessins, échantillons et modèles des brevets délivrés, qui restent déposés au ministère du commerce, jusqu'à leur expiration[1]. Des certificats d'addition, qui s'identifient et prennent fin avec le brevet même, peuvent être délivrés en outre, sous la condition du payement d'une taxe de 20 francs, aux brevetés, pour tout perfectionnement de leur invention primitive. Mais, il demeure exclusivement réservé aux tribunaux de prononcer sur les contestations qui s'élèvent entre les brevetés et les imitateurs de leurs produits, ainsi que de décider s'il y a eu réellement contrefaçon, et si le privilége, que le brevet tend à conférer, est ou non justifié par la

---

1859; l'ouvrage capital d'Éd. Fischel sur *la constitution de l'Angleterre*, 2e édit., Berlin, 1863; traduit de l'allemand en anglais par R. Jenery Shee; le petit manuel d'Albany Fonblanque, intitulé: *How we are governed;* Londres, 1862; mais surtout Colfavru, *le Droit commercial comparé de la France et de l'Angleterre*, Paris, 1863. Nous préparons une traduction française du remarquable ouvrage de Fischel, en deux volumes, dont le premier doit paraître incessamment, à Paris, chez C. Reinwald.

1. Toutes ces pièces, après que le brevet est tombé dans le domaine public, sont délivrées au Conservatoire des arts et métiers, où tout le monde peut en prendre connaissance.

priorité véritable de l'invention. Le nombre des brevets annuellement délivrés, en France, s'était élevé progressivement de 115, en 1816, à 1,312, en 1838, et à 2,110, en 1845.

Sous le régime de la législation en vigueur, depuis le 9 octobre 1844, il a été délivré :

Années.	Brevets.	Certificats d'addition.
1844 (du 9 octobre au 31 décembre)	625	97
1845	2,110	556
1846	2,088	662
1847	2,150	787
1848	853	338
1849	1,477	476
1850	1,687	585
1851	1,836	626
1852	2,469	810
1853	3,111	954
1854	3,492	1,071
1855	4,056	1,342
1856	4,403	1,358
1857	4,586	1,524
1858	4,400	1,428
1859	4,039	1,400
1860	4,606	1,516
1861	4,476	1,465
1862	4,410	1,449
Totaux	56,874[1]	18,444

Dans le Royaume-Uni, les brevets, dits patentes, étaient, jusqu'en 1852, délivrés séparément pour l'Angleterre, l'Écosse et l'Irlande, grevés de fortes taxes, qui se soldaient d'avance, et de plus surchargés de forts droits accessoires; mais, un acte de cette année a étendu les patentes à tout le royaume et diminué les frais accessoires, ainsi que la taxe principale, en la déclarant payable en deux termes, mais par sommes inégales. La durée des brevets est fixée, en Angleterre comme aux États-Unis, à quatorze ans, mais susceptible d'une prolongation de sept ans, dans des cas exceptionnels. Les étrangers y sont pareillement admis à se faire breveter.

La législation des brevets a été vivement critiquée : en France, par M. Michel Chevalier, dans son introduction au rapport sur l'exposition de Londres de 1862; en Angleterre, par le journal le plus in-

1. A savoir 497 de 5 ans, 1,100 de 10 ans, 51,130 de 15 ans et 4,147 brevets étrangers, dont la durée est déterminée par celle d'un brevet pris antérieurement à l'étranger. (Régime de la loi du 5 juillet 1844.)

fluent de la Cité de Londres, le *Times*. On a fait observer avec raison que la multitude de priviléges temporaires qu'elle constitue, en faveur d'inventions, d'un caractère souvent problématique et en partie d'une valeur plus ou moins douteuse, dont il suffit d'établir la priorité, pour être admis à y rattacher des prétentions exorbitantes, ne peut qu'entraver l'activité du développement industriel, dans son besoin toujours croissant de liberté et d'expansion. Il n'est pas moins vrai que l'intérêt des auteurs d'inventions réellement utiles et méritoires, ne souffrirait généralement pas d'une combinaison qui leur assurerait, au lieu d'un privilége d'exploitation, dont ils sont rarement en position de profiter eux-mêmes, sans l'entremise de cessionnaires, le bénéfice tout personnel de récompenses nationales. Une réforme dans ce sens serait certainement très-désirable; le difficile c'est d'obvier à l'arbitraire, dans le mode d'appréciation de l'utilité et du mérite des inventions qui donneraient droit aux récompenses dont il s'agit. Là nous paraît être le nœud d'une question digne d'occuper toute la sagacité du législateur, mais dont l'examen ne saurait trouver place ici.

L'usage des marques de fabrique et de commerce est ancien en France. Les premières équivalent à un certificat d'origine; les secondes attestent seulement qu'un article est entré dans les magasins ou le commerce du marchand qui le revend, ce qui, dans bien des cas, vaut également une garantie, d'une espèce différente cependant. Sous l'ancien régime, les marques étaient même obligatoires. La loi du 17 mars 1791, qui abolit les maîtrises et jurandes, fit tomber ces règlements de fabrication et rendit l'apposition des marques aux produits facultative. Cependant, il y avait dans l'adoption particulière de celles-ci un droit à protéger contre des usurpations fallacieuses, et la législation, depuis l'an IX, s'est occupée d'y pourvoir, par toute sorte de mesures. C'est la loi du 23 juin 1857, dont un décret du 26 juillet de l'année suivante a déterminé le mode d'exécution, qui régit aujourd'hui cette matière. La marque de fabrique ou de commerce est restée facultative; elle ne peut être rendue obligatoire, dans un intérêt de police ou autre, que pour des produits déterminés. Tels sont les livres imprimés et gravures, qui doivent toujours porter l'indication du nom de l'imprimeur, du lithographe

ou du graveur; les matières d'or et d'argent, les étoffes d'or faux ou mi-fin, les velours, tous les fils et tissus dont les similaires étrangers étaient prohibés en France, les armes[1], les savons et les cartes à jouer, article en régie. Le privilége de la propriété exclusive d'une marque ne s'acquiert que par le dépôt du modèle de cette marque, dépôt qui doit être renouvelé tous les quinze ans. Les objets, de provenance étrangère même, revêtus d'une marque de contrefaçon usurpée ou frauduleuse, peuvent être confisqués au profit du Trésor, ou saisis par la douane française, comme prohibés à l'entrée, et non moins exclus du transit et de l'entrepôt.

La question de la propriété littéraire et de la propriété artistique, qui n'en diffère pas essentiellement, n'est pas moins intéressante pour le commerce, pour la librairie en particulier. L'histoire du *copy-right*, ou droit exclusif de reproduction des livres au profit des auteurs, de leurs héritiers ou des cessionnaires, se lie de bonne heure, en Angleterre, aux vicissitudes du régime de la presse. Tant que l'acte de licence y avait permis au gouvernement d'exercer sa censure sur tout ce qui s'imprimait, ce contrôle restrictif servait aussi à réprimer la contrefaçon; mais quand, après l'expiration de cet acte, en 1694, la presse devint libre, la nécessité de pourvoir à une garantie légale du droit des auteurs, détermina, sous la reine Anne, l'adoption d'une mesure, qui fixa la durée ordinaire de ce droit à quatorze ans, du jour de la publication, et au double, éventuellement, dans les cas où l'auteur vivait encore au terme de la période ordinaire. En 1801, ce régime fut étendu de la Grande-Bretagne à l'Irlande. En 1814, un nouvel acte assura, d'une manière générale, la jouissance du *copy-right*, pendant vingt-huit ans, et même pour toute la durée de la vie de l'auteur, dans le cas d'expiration de la période légale avant son décès. Puis, celle-ci ayant encore été jugée insuffisante, l'acte de 1842, qui est la loi maintenant en vigueur, la porta à quarante-deux ans, sans préjudice de la prolongation, déjà

1. Voir, pour le régime de la fabrication et du commerce des armes, la loi du 14 juillet 1860, le décret du 6 mars 1861 et une circulaire de la direction générale des douanes du 29 mai de la même année. (*Annales du commerce extérieur*, FRANCE, L. C., n° 201, p. 84, et 202, p. 217.)

antérieurement consentie, jusqu'à la mort de l'auteur, et accorda, en outre, le bénéfice général d'une jouissance de sept ans après son décès à ses héritiers ou ayants droit (*assignees*).

En France, la durée du droit de propriété littéraire et artistique fut d'abord limitée d'une manière générale, par la loi du 19 juillet 1793, au terme de dix ans après la mort de l'auteur, pour celui-ci, ses héritiers et les cessionnaires. Cette durée de jouissance, étendue, par un décret du 5 février 1810, à toute la vie de la veuve commune en biens, et ultérieurement encore à une période de vingt années, pour les descendants de l'auteur, a été ensuite prolongée, en faveur de ces derniers, jusqu'à trente ans après le décès de la veuve, tandis que le privilége des autres héritiers et des cessionnaires de l'auteur qui n'avait pas laissé de descendance, était resté borné à dix ans, dans tous les cas. Dans le régime français, comme dans le régime anglais, le droit de l'auteur était complet et absolu sa vie durant, mais strictement limité, dans sa validité temporaire, après sa mort. Le propriétaire par succession d'un ouvrage posthume, était complétement assimilé, en France, à l'auteur même, jusque dans les conditions de la jouissance ultérieure de sa veuve, de ses descendants ou autres héritiers et des cessionnaires, tandis que la législation britannique ne le substitue, lui et ses propres successeurs, aux droits de l'auteur que pour la durée de la période légale de quarante-deux ans.

Le régime de la propriété littéraire et artistique est d'ailleurs sur le point d'entrer, en France, dans une phase nouvelle. Un décret du 28 décembre 1861 avait institué une commission, pour l'examen approfondi de la question qui en forme la base. Le résultat de ses travaux a été le projet de loi du 13 avril 1863, soumis aux chambres, mais non encore voté. Ce projet doit introduire dans la législation française sur cette matière la perpétuité de la jouissance et de la transmissibilité, en faveur des héritiers, cessionnaires ou représentants quels qu'ils soient, du droit exclusif des auteurs sur leurs œuvres et les fruits de celles-ci. Il entend imprimer ainsi à l'objet de ces droits le caractère de la propriété du droit commun. Mais, comme la société tout entière est également intéressée à la facile reproduction des œuvres littéraires et artistiques, et qu'il est indispensable

de faire fléchir la rigueur absolue du principe d'assimilation pure et simple, devant les exigences de cet intérêt social, la commission, pour restreindre l'application de son principe dans la juste mesure, a imaginé une espèce de moyen terme, en marquant à cinquante ans après la mort de l'auteur, le moment où son œuvre tombe dans le domaine public. En compensation, la loi, à la place de la jouissance effective, enlevée aux ayants cause, établirait en leur faveur le bénéfice d'une redevance, modique mais suffisante, fixée à 5 p. 100 du prix fort de tous les exemplaires ou objets compris dans chaque édition, publication ou reproduction d'une œuvre littéraire ou artistique. Il faut rendre hommage à la tendance éminemment libérale du régime proposé, et souhaiter que l'on trouve moyen de prévenir les complications et de résoudre les difficultés de détail qu'il pourrait soulever, dans la pratique.

Bien que la propriété industrielle aussi doive être, en général, appréciée d'après les mêmes principes que les autres espèces de la propriété intellectuelle, il y a, pour les modèles et dessins de fabrique, une législation spéciale, représentée chez nous par la loi du 18 mars 1806, faite pour Lyon, mais étendue ensuite à toute la France. Le droit de jouissance exclusive qu'elle établit, sous la condition d'un dépôt public d'échantillon, est garanti au propriétaire, libre d'opter à cet égard, ou temporairement, pour une, trois ou cinq années, moyennant une redevance d'un franc par an, ou perpétuellement, moyennant dix francs payés une fois pour toutes, disposition difficile à concilier naguère avec le principe fondamental d'un système qui n'admettait, dans ses autres applications, qu'une jouissance temporaire. En Angleterre, où l'on a plus tenu compte de la mobilité de la mode, la durée du privilége, pour l'impression des dessins sur étoffes, varie, aux termes des lois les plus récentes, de neuf mois à trois ans, selon des catégories.

On est heureux de constater qu'il se manifeste presque partout de nos jours, dans la protection du droit de propriété littéraire et artistique, une tendance libérale, inspirée par un esprit de justice auquel on ne saurait trop applaudir, et qu'il serait à désirer seulement de voir se prononcer de même en faveur des dessins et des marques de fabrique. Des traités internationaux, dont l'initiative est surtout partie

de la France, ont eu pour effet d'admettre, dans un certain nombre de pays, les auteurs étrangers, comme les nationaux, à participer réciproquement au bénéfice des garanties qui s'attachent à la reconnaissance mutuelle de leurs droits, par chacun des États contractants.

Les plus anciennes de ces conventions, relatives à la garantie de la propriété littéraire et artistique, sont celles du 28 août 1843, du 22 avril 1846 et du 5 novembre 1850 de la France avec le Piémont. Depuis, la France en a conclu beaucoup de semblables avec le Portugal, la Grande-Bretagne (le 3 novembre) et le Hanovre, en 1851; avec la Belgique (le 22 août), le duché de Brunswick, le grand-duché et le landgraviat de Hesse, en 1852; avec l'Espagne (le 15 mars), la Toscane, la Hesse-Électorale, les duchés de Saxe-Weimar, d'Oldenbourg et de Nassau, les principautés de Reuss et de Schwarzbourg, en 1853; avec la principauté de Waldeck et le grand-duché de Bade, en 1854; avec les Pays-Bas, le 29 mars 1855; avec Hambourg, le royaume de Saxe (le 19 mai) et le grand-duché de Luxembourg, en 1856, et avec le canton de Genève, en 1858.

Une circulaire du ministère de l'intérieur, en date du 1er septembre 1859, a rapporté et coordonné les dispositions de tous ces traités, au nombre de 28, dont 18 concernent les œuvres d'art, en même temps que les productions littéraires. Ajoutons qu'ils ont été suivis, en 1861, de deux conventions de la même espèce, avec la Russie (du 6 avril), puis avec la Belgique (du 1er mai), et, en 1862, d'une nouvelle convention, avec le royaume d'Italie (du 29 juin).

On peut dire qu'aujourd'hui la contrefaçon belge, dont la concurrence parasite avait été longtemps si nuisible à la librairie française, se trouve entièrement supprimée, par suite de ces mesures.

La convention passée avec l'Angleterre fut suivie, le 10 janvier 1852, d'un ordre en conseil qui étend du Royaume-Uni à toutes ses possessions d'outre-mer, dont quelques-unes, comme le Canada et l'île Maurice, sont des colonies d'origine française, la garantie du droit de propriété des auteurs français. L'Angleterre a conclu de même, depuis 1846, d'autres conventions, ayant pour objet la sauvegarde mutuelle de la propriété littéraire et artistique, avec presque tous les États d'Allemagne, la Belgique, l'Espagne et le Piémont; mais les États-Unis, celui de tous les pays avec lequel le succès d'une

pareille négociation aurait le plus d'importance pratique pour son commerce de librairie, ne s'y sont pas encore prêtés jusqu'à présent.

§ 5. Aperçu historique de la législation commerciale et douanière en général.

Des principales dispositions du droit commercial et des matières qui s'y rattachent, passons directement à celles qui déterminent les rapports et les conditions économiques de l'exercice légal du commerce et de la navigation, terrain brûlant sur lequel s'est agité longtemps, entre le parti protectionniste et celui du libre échange, un vif débat aujourd'hui clos par le triomphe du second. Les gouvernements de tous les grands États modernes ont déployé leur action législative dans la sphère des intérêts commerciaux en divers sens : par la concession de priviléges ou la constitution de monopoles, réservés à leur profit ou conférés à des particuliers, mais surtout à des compagnies; par l'établissement de péages et de droits de consommation, affectant le commerce intérieur ; par le développement de la législation douanière, c'est-à-dire de l'ensemble des règlements et des tarifs qui constituent le régime de l'importation et de l'exportation, du transit et des entrepôts, comme aussi de la navigation dans les ports, et qui fixent les droits à percevoir sur les marchandises formant l'objet des échanges, ainsi que sur les navires chargés des transports du commerce extérieur; par l'établissement du régime colonial, applicable au trafic de la métropole avec ses colonies; enfin, par la conclusion de traités de commerce et de navigation et d'autres conventions semblables, avec des pouvoirs étrangers. On ne peut méconnaître l'immense influence de cette intervention multiple de l'État, non-seulement sur le commerce, mais sur toutes les branches de l'économie nationale, ni la portée de tant de mesures diverses, les unes fiscales, les autres régulatrices ou restrictives, jusqu'à la prohibition, et dont les effets, il faut le dire, ont été plus souvent nuisibles qu'heureux, par suite des entraves et des charges excessives qui en sont résultées. A l'origine, la pensée fiscale, l'intérêt du revenu, a certainement dominé sans partage dans le principe de taxation des douanes mêmes ; mais, des vues tendant

à la protection des intérêts du travail national, ont dû bientôt s'y associer, d'après la nature des choses, dans l'esprit du législateur. En effet, tout droit du fisc établi sur une marchandise importée de l'étranger, se résout toujours, plus ou moins, en une prime pour le producteur indigène de l'article similaire, ou, si cette marchandise est une matière à ouvrer, en une surcharge de frais pour le fabricant. C'était une raison pour que l'on crût devoir aviser, dans la combinaison des tarifs mêmes, au moyen de compenser les désavantages de cette dernière espèce par des avantages de la première. En général, la réalisation complète des principes du libre échange n'est possible qu'avec le dégrèvement complet aussi de toutes les matières premières et de toutes les denrées de grande consommation, dont le renchérissement entraîne, d'une manière directe ou indirecte, celui des produits de l'industrie du pays où elles sont soumises à de fortes taxes. Mais n'anticipons pas, car dans un livre comme celui-ci, qui n'est point un traité de doctrine, l'exposé des faits doit précéder les conclusions qui ramènent à la théorie. Commençons donc par jeter un coup d'œil rétrospectif sur la marche graduelle du développement de la législation commerciale et douanière dans la Grande-Bretagne et en France. D'excellents travaux, dus à des écrivains d'un mérite supérieur, qui ont traité presque toutes les parties de ce sujet, aussi compliqué qu'intéressant, avec cette autorité du talent que n'efface pas la diversité des points de vue auxquels ils se sont trouvés placés, facilitent et simplifient ici très-heureusement notre tâche. Pour ce qui concerne les vicissitudes du régime commercial de la Grande-Bretagne en particulier, rappelons que M. H. Richelot en a fait l'objet d'un récit très-circonstancié, qui embrasse toute la période de 1814 à 1854, dans son histoire déjà citée (p. 3) de la *Réforme commerciale en Angleterre.* Pour la France de même, nous avons d'abord l'*Histoire de l'administration de Colbert*, de M. Pierre Clément, puis un historique à peu près complet de la législation douanière de notre temps, dans l'*Étude économique sur les tarifs de douanes* de M. Amé, livre remarquable à tous les égards, animé d'un esprit aussi sage que libéral; dont la première édition porte la date de 1859. Aussi, renvoyant à ces divers ouvrages, nous bornerons-nous, dans les deux paragraphes qui vont suivre,

à une courte mention et à une appréciation non moins succincte des faits principaux, généralement, à ce qui est indispensable pour garder en main le fil qui doit relier entre elles toutes les parties de notre propre travail.

§ 6. Régime britannique.

Sans avoir été, plus que les autres pays, exempte des erreurs économiques du passé, l'Angleterre se distingue néanmoins du reste de l'Europe, par une incontestable supériorité d'intelligence, apportée de bonne heure à la direction de ses intérêts commerciaux et maritimes. Il est vrai que ces intérêts, avec lesquels n'ont pas tardé à s'identifier ceux d'une immense domination coloniale et d'une prodigieuse industrie manufacturière, pèsent, dans toute sa politique intérieure et extérieure, d'un poids qui explique la sollicitude particulière dont ils y ont toujours été l'objet. La langue même témoigne de la prépondérance que les questions commerciales, financières et d'économie nationale y ont acquise, la première signification du mot anglais *commonwealth*, qui désigne toute la communauté politique de l'État chez nos voisins, n'étant autre que celle de richesse publique, *respublica*. Dans nul autre pays, le gouvernement n'est arrivé sitôt à fonder la législation douanière et maritime sur des bases fixes, n'est resté aussi conséquent avec lui-même, dans l'application des principes adoptés, et ne s'est appliqué avec plus de discernement et de mesure à modifier peu à peu son régime, d'après les besoins nouveaux, les enseignements de l'expérience, l'esprit du temps et le progrès des lumières. Nous ne nous étendrons pas sur les origines de la législation commerciale en Angleterre. Ce n'est guère avant le règne d'Élisabeth que le génie entreprenant du peuple anglais, avec le retrait des priviléges dont les Anséates avaient été jusque-là en possession dans son île, commence à prendre son essor, sur le vaste champ de l'industrie, du négoce et de la navigation. « Mon peuple d'abord, puis l'étranger », telle était la maxime qui dirigea la reine dans l'expulsion des marchands étrangers.

De ce jour date aussi l'esprit exclusif de la politique commerciale et maritime de l'Angleterre. Cet esprit, d'ailleurs, était alors celui de

toutes les grandes monarchies qui venaient de se former en Europe. Dans toutes, les mesures adoptées par les gouvernements, pour favoriser et protéger le commerce de leurs nationaux, étaient marquées au coin d'un patriotisme bien ou mal entendu, qui ne s'inspirait, le plus généralement, que de l'esprit d'antagonisme et de rivalité de l'époque. Les doctrines économiques s'y conformèrent. Presque partout on établit le régime des douanes sur le pied d'un état de guerre perpétuelle. S'appliquant, dans chaque pays, à diriger toute l'activité du commerce extérieur dans les voies exclusives d'un négoce direct, qui fût entièrement propre à ce pays, on poursuivit de tous côtés, avec le même acharnement, et l'élimination de toute concurrence d'intermédiaires, tels que les Hollandais, qui avaient repris, avec succès et sur une plus grande échelle, le rôle des Anséates, et la prohibition à l'entrée des produits dont on prétendait réserver le bénéfice de fabrication aux nationaux. L'illusoire théorie de la balance du commerce, le système colonial, le système dit mercantile et les restrictions de tout genre sur la base desquelles se développa le système protecteur, ainsi que celui des droits différentiels, avec l'habitude que l'on prit d'imposer aux étrangers, tant à l'importation qu'à l'exportation, des droits plus élevés que ceux du tarif appliqué aux nationaux, toutes ces combinaisons artificielles, dont la pratique s'est en partie maintenue jusqu'à nos jours, sont dérivées de ces tendances premières de la politique moderne.

Le vice de toutes les restrictions est de retirer au commerce la liberté de mouvement, qui est une des conditions vitales de sa prospérité. Mais, pour se développer librement, il a, en outre, besoin de la sécurité et de la stabilité que donne la paix. Or, il ne faut pas perdre de vue que, dans toute cette longue période de plus de trois siècles, qui représente l'âge moderne, jusqu'à 1815, les intervalles de paix n'apparaissent que comme des éclaircies, au milieu d'une suite presque interminable de guerres toujours renaissantes. A cette époque, les inconvénients d'une législation foncièrement restrictive n'étaient pas aussi sensibles qu'ils le sont aujourd'hui, et l'on peut même ajouter qu'ils devaient le paraître d'autant moins que la force des choses faisait, en quelque sorte, des restrictions une nécessité en temps de guerre, et que, la guerre venant à finir, l'antagonisme n'en

persistait pas moins entre les puissances rivales. Les anomalies d'un régime injustifiable du point de vue des saines doctrines, avaient ainsi, jusqu'à un certain point, leur raison d'être dans l'ensemble des rapports d'une situation donnée, dont les exigences ne sont parfaitement appréciables que sur le terrain de l'histoire, par l'examen des faits et des circonstances qui y ont conduit. Ce point de vue historique une fois admis, les prohibitions, les restrictions douanières et les autres mesures exclusives du régime commercial de l'époque, peuvent être considérées comme un arsenal et tout un système de défense, dont il y avait moyen, dans bien des cas, de tirer avantage, au détriment des adversaires, pour celui qui savait s'y retrancher le plus habilement, et manier avec le plus de dextérité les armes qu'elles lui offraient. Il en a été notamment ainsi pour l'Angleterre. Le contraste de ses destinées commerciales avec celles de l'Espagne, qui systématisa la première les principes exclusifs du temps, dans sa politique coloniale, en est un exemple frappant. Tandis que la monarchie de Philippe II, par la pratique absurde de son système, se vouait à la ruine, en laissant tarir la séve de l'arbre dont elle s'obstinait à garder les fruits avec tant de jalousie, la patrie d'Élisabeth et de Cromwell, par un usage beaucoup plus intelligent de principes non moins égoïstes au fond, sut s'en faire, dans la lutte avec ses rivales, le marchepied de sa future grandeur, et réparer, dans sa marche toujours ascendante, par l'énergie dont la race anglo-saxonne est douée, le préjudice que, d'autre part, les entraves et les défaillances de tout régime essentiellement restrictif, ne pouvaient manquer d'entraîner aussi pour les véritables intérêts de son développement économique.

Les premiers rudiments d'un système tendant à la protection du travail national, au moyen de prohibitions absolues, ou de l'établissement de droits élevés sur l'importation des articles étrangers, similaires des produits indigènes, se dessinent déjà clairement dans les mesures du règne d'Élisabeth. Importer des matières brutes, exporter des produits manufacturés, telle était alors déjà la devise de la politique commerciale de l'Angleterre. Dans la sphère d'activité de la branche d'industrie la plus florissante du pays, à cette époque, dans celle de la manufacture de la laine tout d'abord, l'exportation de la

matière ouvrée sous forme d'étoffes, s'était substituée à celle de la laine brute, dont on alla jusqu'à interdire la sortie. Le régime du commerce maritime et colonial ne tarda pas à être également arrêté, sous le protectorat de Cromwell, qui ne contribua pas moins que son illustre devancière à imprimer à son pays ce cachet de l'esprit de nationalité le plus exclusif qu'offre l'histoire moderne. Il le fut par le fameux acte de navigation de 1651, auquel est resté attaché le nom de cet homme de génie, et dont les dispositions, combinées avec celles d'une loi antérieure, rendue en 1646 pour l'encouragement du commerce avec les nouvelles colonies d'Amérique, furent maintenues en vigueur par le parlement, après la chute de la république, mais refondues, avec quelques modifications, en un seul et même statut, le second acte de navigation, en 1660, première année de la restauration des Stuarts[1]. Un système complet de mesures, toutes exclusivement dirigées vers un même but, l'encouragement de la marine nationale et la protection de son pavillon, fut inséré dans ce code, qui assurait tout d'abord à cette marine le monopole du cabotage et de la navigation coloniale. En établissant, relativement au transport des produits d'Europe, pour ceux de la Russie et de la Turquie, ainsi que pour toutes les marchandises les plus encombrantes, ordinairement désignées sous le nom d'*articles énumérés*[2], le principe de ne permettre, dans les ports anglais, aux navires des autres pays que l'importation directe des produits de ceux-ci, il excluait les marines étrangères presque entièrement de la navigation tierce. Afin de pousser davantage encore l'activité nationale aux entreprises maritimes de long cours, il disposait en outre que tous les produits d'Asie, d'Afrique et d'Amérique, ne seraient admis, à l'importation dans les ports anglais, que venant par navires anglais et à la condition d'avoir été chargés directement, par ceux-ci, dans les ports du pays producteur même, ou du moins dans les ports d'embarquement or-

1. On trouvera la traduction du texte de ces trois actes dans les *Annales du commerce extérieur*, ANGLETERRE, L. C., n° 19.

2. A savoir les bois à construire, les grains, fruits secs, vins, eaux-de-vie et vinaigres, l'huile d'olive, le sel et le sucre, le chanvre et le lin, la potasse, la résine, la poix et le goudron. On y comprit plus tard le café, le cacao, les épices, les peaux, etc.

dinaires de ces produits. Cette dernière concession avait trait surtout au commerce des produits coloniaux de l'Espagne, dont celle-ci réservait, de son côté, le monopole à certains ports de sa propre domination, comme Séville ou Cadix. En d'autres termes, pour mieux préciser, il était permis aux navires anglais d'importer ces mêmes produits et ceux des colonies portugaises des ports d'Espagne et de Portugal, comme aussi de ceux des Açores, de Madère et des Canaries, les produits des Indes orientales de toute place au sud et à l'est du cap de Bonne-Espérance, ceux du Levant de toutes les échelles levantines. L'acte leur avait aussi permis de charger dans les entrepôts de la Hollande toute espèce de marchandises européennes et même des denrées coloniales, y ayant subi toutefois une préparation quelconque; mais on se hâta de revenir de cette tolérance, qui laissait à des rivaux abhorrés une partie du bénéfice des longs voyages, et, dès 1662, le statut dit des fraudes, principal complément de l'acte de navigation, frappa le commerce de tout le littoral néerlandais et germanique d'un interdit, qui ne fut entièrement levé qu'en 1822.

La concurrence, dans les cas où on l'avait admise en faveur des navires des autres nations, était d'ailleurs encore bien tempérée par des surtaxes sur leurs pavillons (*alien duties*). En ce qui concerne la pêche, on se contenta, dans l'acte de Charles II, de frapper de surtaxes les produits de la pêche étrangère, que Cromwell avait d'abord entièrement prohibés. Quant aux exportations, en faveur desquelles militait la théorie régnante de la balance du commerce, elles pouvaient s'effectuer des ports anglais par tous les pavillons indistinctement. C'est contre les Hollandais qu'étaient principalement dirigées toutes ces mesures, dont la rigueur, injustifiable à tout autre point de vue que celui de l'égoïsme national, tel qu'il était dans le caractère de l'époque et du pays surtout, avait pour objet de provoquer, en Angleterre, la création d'une puissante marine et d'empêcher en même temps, par les entraves mises à la navigation tierce sous pavillon étranger, qu'aucune autre nation ne s'emparât d'une trop grande partie de la navigation, dans aucune partie du monde. A cet égard, on ne peut le méconnaître, ce régime si exclusif, dans un temps donné, remplit complétement son but, et le succès répondit vite au calcul qui en avait ordonné les dispositions restrictives. En

éliminant la concurrence néerlandaise d'un pays qui ne vit que par la mer, elles donnèrent soudain à la navigation britannique, jusque-là retenue dans l'infériorité par cette concurrence écrasante, une telle impulsion, que la prépondérance maritime, échappant à la Hollande, ne tarda pas à passer du côté de l'Angleterre. Tel fut ce fameux acte que sir J. Child proclamait déjà, moins de vingt années après sa promulgation, la charte maritime du royaume, qu'Adam Smith lui-même reconnaissait pour un des règlements commerciaux les plus sages de sa patrie, et dont lord J. Sheffield disait, à la fin du dernier siècle, qu'il avait donné à l'Angleterre le commerce du monde.

Pendant plus d'un siècle et demi, le régime établi par l'acte de navigation ne subit aucun changement. Cependant, même dans cette période, remplie de grandes luttes maritimes, qui concouraient au maintien rigoureux de ses dispositions restrictives, celles-ci furent trouvées plus d'une fois gênantes. Aussi, le gouvernement britannique chercha-t-il à y apporter des adoucissements partiels, par la négociation de traités, sur lesquels nous reviendrons dans un autre paragraphe, en même temps qu'il profitait de toutes les occasions pour élargir les débouchés du commerce national, de la même manière, au moyen de concessions sur les droits frappant à l'importation les produits des pays qui s'engageaient avec lui.

La politique coloniale de l'Angleterre avait été plus rudement battue en brèche, dans le cours de la même période, et l'atteinte que les événements portèrent aux relations avec ses colonies, entraîna même, dès le dix-huitième siècle, quelques légères modifications de l'acte de 1660. Le régime commercial de ces colonies, de même que celui des colonies de toutes les autres puissances, était originairement fondé sur l'idée d'un privilége très-absorbant, que s'arrogeait la métropole et dont l'usage avait été partout réglé, avec plus ou moins de rigueur ou d'uniformité, selon des principes dont l'ensemble est généralement désigné sous le nom du système colonial. Dans ce système, tel que l'avait adopté l'Angleterre aussi, la mère-patrie se réservait exclusivement le droit d'approvisionner ses colonies de tous les objets dont elles auraient besoin, ainsi que le monopole du commerce de toutes les denrées qu'elles exportaient,

en ne leur permettant de les vendre qu'à elle seule ; elle leur interdisait même toute fabrication et jusqu'à la transformation industrielle des produits de leur propre sol ; enfin, le transport de tout ce qui ferait l'objet des échanges entre la métropole et ses colonies, était aussi strictement réservé au seul pavillon national.

L'accès des colonies anglaises fut entr'ouvert en 1766 aux pavillons étrangers, pour l'exploitation du commerce interlope avec l'Amérique espagnole. La Jamaïque en particulier obtint, à cette époque, la franchise pour le trafic de ses ports avec les colonies étrangères. On admit aussi quelques autres exceptions à la règle qui ne permettait aux colonies que le commerce direct avec l'Angleterre. Mais la rigueur avec laquelle on comprima toute activité manufacturière, dans les provinces du continent de l'Amérique du Nord, et les taxes qu'on voulut arbitrairement leur imposer, les poussèrent à la révolte et conduisirent à l'indépendance des États-Unis, que la métropole fut obligée de reconnaître elle-même à la paix de Versailles, en 1783. Ainsi s'accomplit, dans le Nouveau-Monde, une révolution d'une immense portée, qui entraîna définitivement aussi, au siècle suivant, l'abandon complet des principes de l'ancien système colonial.

Les grandes compagnies marchandes, investies du monopole d'une grande partie du commerce anglais dans les pays lointains, avaient aussi fait leur temps et voyaient leurs affaires décliner, avec le développement d'une concurrence de plus en plus active, de la part des particuliers. Sous les Tudors et notamment sous Élisabeth, on avait eu le tort, en même temps que l'on détruisait le monopole des étrangers, de créer, en faveur d'un certain nombre de marchands anglais, une multitude d'autres monopoles. L'exploitation de presque toutes les branches du commerce d'outre-mer et du commerce intérieur même, fut concédée à des compagnies privilégiées, dont aucun étranger ne pouvait être membre, mais qui n'en tournaient pas moins au préjudice de la spéculation privée. Il existait de ces priviléges pour le trafic des raisins secs, du sel, de l'huile de poisson, des pelleteries, de la poudre et de la potasse, du fer, du plomb et du charbon. L'opinion se déclara de bonne heure contre les monopoles relatifs aux marchandises. L'acte de 1624, qui, sur la fin du

règne de Jacques Ier, affranchit l'industrie en Angleterre, les abolit en même temps et défendit la concession de tout nouveau monopole de l'espèce, mais en exceptant les priviléges accordés à des compagnies par acte du parlement, en faveur de l'extension des rapports commerciaux à l'étranger. Dans cette catégorie figurait, comme la plus ancienne, l'association dite des aventuriers marchands. Autorisée en 1406 par Henri IV, pour le commerce avec les Pays-Bas et les Villes Anséatiques, soit plus particulièrement pour l'exportation des draps anglais, qu'elle y échangeait contre d'autres produits, et pourvue d'une charte, dont les priviléges furent encore étendus en 1617 et en 1643, elle avait successivement transféré le siége principal de ses opérations d'Anvers à Emden, à Hambourg en 1569, à Stade, puis derechef à Hambourg en 1611. Il faut mentionner en outre, comme existant déjà du temps d'Élisabeth, la compagnie russe, fondée en 1555 pour le commerce de la mer Blanche; celle des pays de l'Est, créée en 1579 pour les opérations avec les contrées riveraines de la Baltique; la compagnie turco-levantine, née en 1581, et une compagnie africaine, pour le trafic avec la Guinée et le Sénégal. La compagnie des Indes orientales aussi avait pris naissance vers la fin de ce règne, en 1600; mais son monopole fut longtemps incertain et disputé, malgré le renouvellement de sa charte en 1657. Il ne devint complet qu'en 1702, par sa fusion avec une nouvelle compagnie des Indes, dont la formation, à côté de l'ancienne, venait d'être autorisée en 1698. La compagnie de la Baie d'Hudson, à laquelle Charles II concéda, en 1670, le monopole du trafic dans cette baie et les froides contrées qui l'entourent, y exerçait un monopole de fait plus que de droit, la charte royale qui l'avait instituée n'ayant pas obtenu la sanction du parlement. Cette compagnie, la seule qui existe encore de nos jours, avec un privilége dont elle doit la conservation aux nécessités toutes particulières de l'exploitation des chasses qui alimentent son commerce de pelleteries, est la seule compagnie anglaise à laquelle pareille faveur ait été accordée pour l'Amérique. Les compagnies de Londres et de Plymouth, investies en 1606 d'un privilége pour le même continent, n'étaient, elles, que des sociétés de colonisation. Nous avons encore moins à nous occuper de la compagnie de la mer du Sud, privilégiée pour le com-

merce exclusif des côtes orientales et occidentales des terres fermes situées au sud de l'Orénoque, car elle ne vécut que pour l'agiotage. Il est superflu de répéter ici ce que nous avons déjà dit, dans l'Introduction (page 51), des raisons qui, dans l'origine, pouvaient justifier la formation des grandes compagnies marchandes et les monopoles qu'elles obtinrent. Temporairement ils ont eu leur utilité. On comprend qu'à une époque où les gouvernements n'avaient pas encore, dans les pays lointains, où il s'agissait de frayer les voies au commerce, le pouvoir et l'organisation nécessaires pour protéger leurs sujets individuellement contre l'hostilité de la population indigène, ni même contre l'animosité jalouse d'intéressés plus fortement établis sur les lieux, la concurrence isolée des particuliers fût illusoire et n'eût guère de chances de succès. Mais, avec le temps et à mesure que le terrain fut plus connu, elle se fortifia, la voix de l'intérêt général s'éleva tous les jours avec plus de force contre le maintien de priviléges oppressifs, et les compagnies se trouvèrent de plus en plus minées par le développement des principes vicieux inhérents à tout monopole. Il est certain qu'au siècle dernier les priviléges commerciaux dont jouissait encore la plus célèbre et la plus puissante des compagnies anglaises, celle des Indes orientales, ne firent qu'entraver la marche et retarder l'essor du commerce britannique dans cette riche contrée, qu'il exploite avec infiniment plus de profit depuis leur suppression complète et définitive, de 1813 à 1834, période dans laquelle le monopole de la compagnie se trouva réduit à celui des relations avec la Chine et du commerce du thé.

Si les restrictions du régime colonial et des priviléges exclusifs pesaient encore sur les relations de l'Angleterre avec les autres parties du monde, en revanche, le commerce intérieur de ce royaume se trouvait depuis longtemps affranchi des barrières provinciales qui, dans la plupart des États de l'Europe continentale, continuaient à gêner le mouvement naturel de la circulation et des échanges. Cependant l'acte de navigation n'embrassait, dans son régime, que l'Angleterre proprement dite, le pays de Galles, l'Irlande et les îles de la Manche. Vainement l'Écosse avait sollicité, en 1660, l'admission de son pavillon propre à la jouissance des priviléges assurés par ce régime au pavillon anglais. Elle resta soumise à une législation com-

merciale différente jusqu'à l'Union de 1707, qui constitua l'unité territoriale de la Grande-Bretagne, par la suppression de la ligne de douanes qui séparait encore les deux royaumes. Mais, bien que l'Écosse, ayant une population nombreuse de matelots et de pêcheurs expérimentés, apportât à la marine britannique le renfort d'un contingent considérable, elle ne fut point d'abord, aux termes de cet arrangement, traitée sur le pied d'égalité, car elle y perdit l'avantage de ses relations directes avec les pays étrangers, et les colonies anglaises restèrent fermées à ses navires, qui ne furent complétement assimilés au pavillon anglais qu'après la grande insurrection jacobite de 1746.

L'Irlande, pays conquis, demeura longtemps encore, sous le rapport commercial aussi, dans une condition de vasselage conforme à cette dépendance. C'est à peine qu'on lui avait permis, en 1696, d'expédier directement aux colonies les toiles de sa fabrication. En 1787 seulement, elle obtint le droit d'y aller prendre et d'en rapporter directement, sous son propre pavillon, les denrées dont elle avait besoin pour sa consommation. Mais jusqu'en 1825, c'est-à-dire un quart de siècle après que l'union législative de l'Irlande avec la Grande-Bretagne se fût également accomplie, son commerce avec cette dernière était réputé commerce étranger. Ce n'est qu'à cette époque qu'elle se vit aussi finalement admise à participer, en qualité d'associée comme l'Écosse et non plus de vassale, à tous les avantages de la législation commerciale et maritime de l'empire britannique.

Dans le régime appliqué aux marchandises, vis-à-vis de l'étranger, l'esprit qui poussait aux mesures restrictives et prohibitives avait aussi continué à régner, sans partage et sans tempérament, jusque vers la même époque. Il porta à des excès nombreux, qu'il serait trop long d'énumérer. La défense de l'exportation des laines anglaises, par exemple, est restée en vigueur depuis le commencement du règne de Jacques Ier, sous lequel elle fut établie, jusqu'en 1824. Un acte de 1697 prohiba l'importation des soieries étrangères, dans lesquelles on comprit aussi, en 1700, celles de l'Inde et de la Perse, en y joignant les étoffes de coton teintes et imprimées, qui ne furent plus désormais admises que pour la réexportation. Toutes ces prohibitions, ne favorisant que la contrebande, manquèrent leur but.

Aux défenses d'exporter se rattachait aussi celle de la sortie des outils et machines.

Les guerres avec la France, du temps de la Révolution et de l'Empire, ne firent qu'aggraver la rigueur et maintenir l'inflexibilité du système prohibitif, qui resta en force dans le Royaume-Uni, même après la conclusion de la paix générale en 1815. Il n'y avait pas alors moins de deux cents articles prohibés, et des mesures d'interdiction semblables ne tardèrent pas à être adoptées aussi pour les grains. La législation des céréales avait subi des phases diverses dans les siècles précédents. Prohibée dans l'origine, l'exportation des grains fut permise à partir de 1436, toutes les fois que les prix, en Angleterre, ne dépassaient pas un certain taux. En 1663, le parlement en rendit le commerce libre à l'intérieur, où le trafic d'un comté à l'autre n'en était permis qu'à la faveur d'autorisations spéciales. La crainte de l'accaparement, un des fantômes de l'époque, expliquait cette bizarrerie. En 1670, l'importation des céréales, auparavant libre, fut prohibée à son tour; pour que la défense fût suspendue, il fallait que le prix du froment atteignît 53 shellings 4 deniers le quarter. A l'avénement de Guillaume III, on supprima les droits à la sortie et on stimula l'exportation par une prime d'encouragement, mais l'importation resta soumise au régime de 1670. Cette législation, dont l'Angleterre était fière, et sous laquelle le pays fit longtemps des envois très-considérables de céréales à l'étranger, se maintint pendant près d'un siècle. Mais en 1773 l'élévation des prix, due à l'accroissement de la population, fit passer une loi nouvelle, qui n'établit sur le froment étranger qu'un droit fixe assez modique, de 6 deniers par quarter, en restreignant d'autre part la sortie, par la suppression de la prime, à certains prix. La Grande-Bretagne, changeant de rôle, tendait à devenir de plus en plus un pays importateur de céréales, et elle prit décidément ce caractère, malgré l'admission en franchise des grains de l'Irlande, depuis 1806. La guerre et de mauvaises récoltes avaient fait monter le blé à des prix qui variaient de 80 à 120 shellings le quarter. Afin de sauvegarder les intérêts de l'agriculture indigène et de soutenir ses efforts, on était entré, depuis 1791, dans une voie de restrictions croissantes. L'importation, vers la fin des guerres, était régie, selon les prix, par une échelle

de droits dont deux étaient modérés, mais dont le troisième, s'appliquant au prix de 63 shellings, était quasi-prohibitif, indépendamment des surtaxes frappant les grains tirés des entrepôts britanniques. Mais le rétablissement de la paix, l'affluence de céréales du continent et la dépression soudaine des cours qui s'ensuivit, ayant jeté l'alarme parmi les agriculteurs, l'aristocratie territoriale jugea cette protection insuffisante pour la garantie de ses intérêts. Dès 1814, on déclara l'exportation libre en tout temps, sans droits comme sans primes, pour adopter, l'année suivante, sur la question principale, qui était celle du régime de l'importation, une nouvelle loi beaucoup plus répulsive à cet égard que toutes les dispositions antérieures. Admettant que l'agriculture nationale pourrait continuer à suffire à peu près aux besoins de la consommation intérieure et que le prix du froment, venant à tomber au-dessous de 80 shellings le quarter, cesserait d'être rémunérateur, on prohiba d'une manière absolue l'entrée du froment au-dessous de cette limite et ne la permit, avec exemption de tout droit, il est vrai, qu'à ce cours et au-dessus, en assimilant le blé des entrepôts au blé venant directement de l'étranger. L'abondance de quelques récoltes et l'augmentation de la valeur du numéraire, par suite de la reprise des paiements de la Banque d'Angleterre en espèces métalliques, ayant fait encore une fois extraordinairement baisser les prix des céréales, l'agriculture, qui attribuait, non sans raison, les énormes fluctuations de ces prix au régime d'importation de 1815, y réclama hautement des modifications nouvelles, pour garantir ses intérêts. Ses doléances furent écoutées en 1822. L'importation des céréales continua d'être prohibée jusqu'à une limite de prix que l'on abaissa de 80 shellings à 70, pour compenser le changement que le retour à la monnaie métallique avait opéré dans la valeur du numéraire; mais, à la franchise qui commençait à cette limite, on substitua une échelle de droits protecteurs, réglés en raison inverse de l'élévation des mercuriales. Tel fut, en définitive, ce régime prôné par l'aristocratie territoriale comme la pierre angulaire de l'intérêt conservateur, maudit par l'élément démocratique et manufacturier comme une cause de cherté, de famine et de misère. Aussi ne tarda-t-il pas à former le point d'attaque et de défense sur lequel se concentrèrent principalement

les efforts de la lutte des idées nouvelles avec les traditions d'une pratique surannée, entre les défenseurs de celle-ci et les promoteurs du *free trade*, dont le triomphe ne fut irrévocablement décidé que par l'abrogation des *corn laws*.

C'est en 1776 qu'avait paru l'ouvrage d'Adam Smith: *Sur la nature et les causes de la richesse des nations*, auquel était réservée la gloire d'opérer une révolution complète dans la science de l'économie politique. La nouvelle doctrine avait fait de bonne heure des prosélytes parmi les hommes les plus distingués de la Grande-Bretagne; mais les circonstances, dans les premiers temps, n'étaient pas favorables à la réalisation de ses principes. Les prémisses manquaient à ses conclusions. On était enchaîné par les nécessités d'un état de guerre dont on ne prévoyait pas la fin, et qui ne pouvait s'accommoder des vues humanitaires et des idées de solidarité cosmopolite, associées au triomphe du principe de la liberté commerciale. Cette semence ne pouvait germer dans la pratique qu'au sein d'une paix durable. Elle trouva le terrain mieux disposé pour la recevoir quand, après 1815, le monde entier, fatigué de ses luttes incessantes, eut posé les armes et que l'attention des peuples et des gouvernements put se reporter partout sur l'examen des rapports de leur situation intérieure. L'Angleterre était, de tous les pays, celui où l'esprit public attachait le plus d'importance à toutes les questions qui touchent au règlement des intérêts économiques et commerciaux. Les fortes crises dont fut suivi le rétablissement de la paix générale, contribuèrent à lui imprimer davantage encore cette direction. On ne tarda pas à y comprendre que l'industrie britannique, déjà beaucoup plus puissante que celle de tous les autres pays, devait cette supériorité beaucoup moins à un régime de protection, dont elle n'avait réellement plus besoin, qu'à l'activité et à la trempe vigoureuse du génie de la nation; on sentit plus vivement encore, sous le poids du malaise qu'éprouvait la société, combien les restrictions multipliées du régime en vigueur entravaient la marche et le développement du commerce et de la production manufacturière; on s'émut surtout des représailles que le maintien de ces restrictions provoquait de toutes parts, au détriment de l'exportation britannique. Ce mouvement des esprits ne tarda pas à trouver des organes dans le parle-

ment, où des hommes d'État, convertis aux idées nouvelles, se chargèrent de les introduire, peu à peu et selon l'opportunité, dans l'œuvre de la législation. Ainsi s'accomplit graduellement, par des réformes successives, à partir de 1822, la révolution pacifique, à peu près terminée depuis 1854, qui a complétement renouvelé les bases du régime commercial de l'empire britannique et poussé son commerce des passes étroites d'un système hérissé de restrictions, dans les grandes eaux du libre échange. Huskisson et sir Robert Peel doivent être signalés, comme les deux ministres auxquels revient la gloire principale de l'initiative, dans les diverses phases de cet heureux changement, dont l'influence n'a pas été moins décisive pour les destinées économiques de la France et des autres pays du continent que pour celles de l'Angleterre même.

L'année 1822, comme nous l'avons dit, marque le point de départ de cette période de rénovation laborieuse, mais éclairée, par les adoucissements notables qui y furent apportés à la rigueur des lois de navigation et du système colonial. Les restrictions qui formaient encore obstacle aux importations des Pays-Bas et d'Allemagne, ainsi qu'à celles de Russie et de Turquie, y furent levées comme n'ayant plus d'objet, et, ce qui n'était pas moins important, les provinces insurgées de l'Amérique espagnole obtinrent, comme les États-Unis, la faculté d'apporter leurs produits sur leurs propres navires, à charge de réciprocité. On régla aussi sur des bases plus larges et mieux arrêtées que ne l'avaient été celles des concessions déjà faites en 1797, les rapports des colonies anglaises d'Amérique avec la confédération du nord et les autres pays du Nouveau-Monde. La défense d'importer des entrepôts européens les produits d'Asie, d'Afrique et d'Amérique, fut aussi levée en 1822 pour les bâtiments anglais, quant aux marchandises destinées à la réexportation. L'année suivante, le système des entrepôts britanniques reçut une large extension, et le célèbre Huskisson fut appelé par Canning à la présidence du *Board of trade*. C'était l'homme éclairé, sage et résolu qu'il fallait pour donner une impulsion raisonnée et méthodique aux réformes commencées, dont les mesures encore plus importantes des années 1824, 1825 et 1826 formèrent, sous son administration, qui dura jusqu'à la mort de Canning, le complément principal, dans cette pre-

mière phase du remaniement des anciennes lois. En 1824 s'opéra définitivement l'union douanière de la Grande-Bretagne et de l'Irlande. Une refonte presque générale du tarif, ainsi que du régime de la navigation, accompagna et suivit cette excellente mesure d'administration intérieure. Le rhum des colonies, les laines étrangères et les soies avaient été fortement dégrevés, l'exportation des laines anglaises, rendue libre, de prohibée qu'elle était, et la levée de la prohibition des soieries étrangères, décidée la même année. On avait fini par reconnaître que la prohibition absolue et les droits prohibitifs ne servent qu'à l'encouragement de la contrebande, outre qu'ils privent l'industrie du stimulant de l'émulation, nécessaire pour l'animer au progrès. Huskisson n'était pas moins convaincu de la nécessité d'un nouvel adoucissement des dispositions de l'acte de navigation, dont les principes, encore beaucoup trop exclusifs, malgré la brèche assez large qui venait d'y être faite, ne pouvaient plus se soutenir vis-à-vis des mesures de rétorsion dont s'avisaient de plus en plus les autres pays. Ainsi, non-seulement les États-Unis avaient, en adoptant un système en tout pareil à celui de leur ancienne métropole, amené celle-ci, par ce moyen, à consentir en leur faveur à l'abolition des surtaxes et à régler avec eux, sur le pied d'une égalité parfaite, le traitement réciproque des deux pavillons; le Portugal et le Brésil étaient également exemptés de ces surtaxes. L'attitude prise par les Pays-Bas et par la Prusse, qui avaient, dans les années 1821 et 1822, établi des droits différentiels, à l'imitation de la France et de plusieurs autres États d'Europe, obligeait aussi l'Angleterre à transiger avec ces pays, sous peine d'un affaiblissement considérable de ses relations. Des actes rendus en 1823 et 1824, pour autoriser le cabinet à entrer en négociations à ce sujet, sur la base du traitement national dans l'intercourse directe, eurent pour conséquence une série de traités de navigation, conclus sur le pied de la réciprocité, dans les années subséquentes.

En 1825, Huskisson jugea le moment venu de réformer dans son ensemble le régime qui datait du fameux acte de 1660. Sans abandonner le principe de l'exclusion des marines tierces, il y admit de nombreuses exceptions. Supprimant l'espèce de monopole établi en faveur du pavillon national, en tant que les restrictions existantes

étaient signalées comme un obstacle au développement ultérieur du commerce et des relations maritimes, il persista néanmoins à conserver à ce pavillon une part aussi large que possible dans les transports entre le Royaume-Uni et l'étranger, en Europe surtout. Il était encore dominé par la crainte qu'en donnant trop de latitude à la concurrence des tiers, quelque autre puissance maritime, suivant l'exemple des États-Unis, n'en profitât pour accroître sa marine au delà des besoins de ses échanges propres et ne parvînt ainsi à s'ériger de même en rivale de la Grande-Bretagne. Ce système de concessions entremêlées de priviléges et de réserves, ne pouvait cependant se justifier qu'en vue des incertitudes et des hésitations de la politique commerciale des États le plus fortement intéressés à le combattre, qui ne surent pas, comme les Américains, se faire d'une suite bien combinée de représailles une arme assez puissante pour le neutraliser. Quant aux produits d'Asie, d'Afrique et d'Amérique, on établit pour règle qu'ils ne seraient reçus, en Angleterre, que sous pavillon britannique ou sous pavillon du pays de production en même temps que de provenance; mais, cette réserve ne devait restreindre que l'approvisionnement pour la consommation, car, dans les entrepôts du Royaume-Uni, dont il s'agissait surtout de vivifier le trafic, les marchandises de toutes les parties du monde, déclarées pour une destination ultérieure, furent admises, sur un navire étranger quelconque, de tout pays autre qu'une possession anglaise. La navigation fut en même temps affranchie de diverses charges, dont elle était grevée. Cependant, tout en adoptant le principe général de l'assimilation des pavillons étrangers au pavillon britannique, dans l'intercourse directe, et en consentant même à faire aux premiers, en vertu de conventions particulières, une part dans la navigation tierce, le gouvernement anglais se réserva la faculté de se servir, lorsqu'il y aurait lieu, de droits additionnels comme d'un moyen de représailles.

En ce qui concerne le régime colonial, la navigation entre le Royaume-Uni et ses possessions d'outre-mer demeura strictement réservée au pavillon national; mais, pour les autres relations de celles-ci, on mit les puissances d'Europe sur le même pied que celles d'Amérique, et on autorisa les colonies anglaises de cette partie du monde à

communiquer directement avec tous les pays sans distinction[1]. A partir du 1er janvier 1826, toute marchandise non formellement prohibée dans l'une ou l'autre de ces colonies, put y être importée, sous la condition, toutefois, d'une juste réciprocité de la part des autres puissances, de toute place étrangère, sous pavillon du pays de production aussi bien que par navires anglais, moyennant des droits à la valeur de 7 ½ à 30 p. 100, dont le produit était versé dans les caisses des colonies. Celles-ci furent en même temps dotées d'entrepôts, régis suivant les mêmes principes que ceux de la métropole, et on leva, pour elles, l'interdiction des relations directes avec les Indes orientales, dont le commerce était déjà ouvert aux particuliers, dans la Grande-Bretagne, depuis 1813.

La seconde partie de l'œuvre de Huskisson, son grand travail de révision et de simplification du régime de douane proprement dit, forma aussi, presque en totalité, l'objet d'une série d'actes passés en 1825. A l'importation, des produits de tout genre furent dégrevés, dans des proportions plus ou moins fortes. A ceux sur lesquels les droits avaient déjà été abaissés l'année précédente, on ajouta le vin, mais en conservant aux vins de Portugal le privilége dont ils jouissaient, relativement aux nôtres, depuis le traité de Méthuen, le café, le poivre, en 1826 aussi le tabac. Parmi les matières premières, le chanvre et le lin, le fer étranger, surtout en raison de la qualité supérieure du fer de Suède, et les autres métaux eurent leur tour de dégrèvement partiel. A l'égard des articles de manufacture étrangère, Huskisson poursuivit l'application du principe déjà admis pour les soieries, la substitution de droits protecteurs aux prohibitions absolues, puis la réduction des droits exorbitants à des taux moins déraisonnables. Ils furent ainsi réduits immédiatement à 10 p. 100 sur les tissus de coton et à 15 p. 100 sur les lainages, puis sur les tissus de lin, par une gradation ménagée de façon à ne faire descendre le droit au taux proposé de 25 p. 100 qu'en 1833. Afin de neutraliser la contrebande, on leva aussi la prohibition des gants et on admit, à des conditions moins rigoureuses que celles des droits équi-

1. Quant au commerce de l'Inde anglaise, un acte de 1797 avait déjà admis les navires étrangers à y participer.

valents dont ils étaient frappés, le papier et les livres, les verreries et les glaces, les poteries et les porcelaines. Le droit protecteur sur les soieries, réglé au taux de 50 p. 100 en 1826, par un acte provisoire, ne fut définitivement réduit à 30 p. 100 qu'en 1829. Les primes d'exportation sur les tissus anglais de soie et de lin avaient été supprimées, en considération de l'abaissement des droits d'entrée sur les matières premières.

Dans toutes ces réformes, Huskisson, qui eut à vaincre plus d'une résistance, de la part des fabricants appartenant à ces deux industries surtout, procéda avec la plus grande circonspection et ne perdit jamais de vue les égards que commandait le respect du principe encore inébranlé de la protection due au travail national. En somme, toutes ces mesures libérales, ne tardant pas à porter de bons fruits, contribuèrent puissamment à favoriser le grand revirement de l'opinion, dans le sens des idées du libre échange. La voie était frayée.

Le régime des céréales avait conservé, en fait, le caractère strictement prohibitif de 1815, les blés n'ayant pas atteint, depuis 1822, le prix auquel la loi de cette année en avait permis l'importation sous un droit. L'échelle mobile votée en 1828 par le parlement, sous l'influence du cabinet tory de lord Wellington, ne fut encore, il est vrai, qu'une bien faible concession faite aux réclamations des manufacturiers et au mécontentement populaire. Elle ne fit que mettre à la place de la prohibition des droits quasi-prohibitifs, mais en consacrant le principe de l'importation permanente, qu'elle-même régit ensuite pendant quatorze ans. L'acte du 16 juillet 1830, sur les sucres, dégreva légèrement ceux des colonies anglaises, mais laissa les sucres étrangers sous l'atteinte de droits prohibitifs.

Un des premiers actes du ministère whig de lord Grey fut d'affranchir, en 1831, les vins de France de leur surtaxe séculaire et de soumettre tous les vins étrangers, sans exception de ceux du Portugal, à un droit unique de 5 sh. 6 d. par gallon, qui ne fut réduit à moitié que pour les vins du Cap, sur les réclamations de cette colonie. La même année, on abolit les taxes sur le cabotage des houilles et des ardoises, et on réduisit le droit de sortie sur les houilles destinées à l'étranger; mais, en vue de réparer la brèche financière, on se laissa aller, d'autre part, à doubler le droit sur le coton, mesure

fâcheuse, sur laquelle on ne tarda pas, cependant, à revenir. En 1832, plus de trois cents produits, d'une importance secondaire pour la plupart, mais comprenant le chanvre et la majeure partie des teintures, furent dégrevés.

En 1833, année de l'abolition de l'esclavage aux Indes occidentales, la charte de la compagnie des Indes orientales fut revisée et le commerce du thé, dont cette dernière avait encore le monopole, rendu libre pour tous les sujets anglais, ainsi que les autres rapports avec la Chine et le trafic avec tous les pays de la région maritime qui s'étend du cap de Bonne-Espérance, à l'ouest, au détroit de Magellan, à l'est. La compagnie restait souveraine, mais cessait ainsi d'être marchande. La conversion des droits à la valeur sur l'importation du thé en droits spécifiques, le dégrèvement partiel ou complet d'une multitude d'autres articles, au nombre d'environ cent cinquante, pour l'usage des manufactures surtout, la faculté ouverte aux raffineurs de recevoir en franchise de droits les sucres de toutes les parties du monde, à la condition de les réexporter après raffinage, et une nouvelle codification générale des lois de douane, tel fut l'ensemble des mesures votées en outre, la même année, dans l'intérêt du commerce, par le parlement réformé.

Nous passons rapidement sur les mesures beaucoup moins importantes des années qui suivirent, et pendant lesquelles le travail législatif de la réforme douanière se ralentit, dans les régions du gouvernement, et rétrograda même, en 1840, par l'imposition d'une surtaxe générale de 5 p. 100 sur le montant des droits de douane et d'excise. Mais les idées de réforme n'en avaient pas moins fait dans les esprits de nouveaux progrès, dont l'enquête de la même année, sur le tarif d'importation, témoignait au sein du parlement même.

C'est à l'illustre sir Robert Peel, devenu premier lord de la trésorerie et, comme tel, chef du cabinet tory formé en 1841, qu'il était réservé de donner à ces idées, sous l'empire et avec l'aide des circonstances, dans les années 1842, 1845 et 1846 principalement, une application beaucoup plus large, de rompre entièrement avec le passé du régime commercial de la Grande-Bretagne et de préparer le triomphe des principes du *free trade*, non-seulement dans sa patrie, mais dans la majeure partie de l'Europe.

Comme il importe de bien nous représenter la situation de l'Angleterre, au commencement de cette troisième et décisive période de sa réforme commerciale, constatons encore une fois que l'industrie britannique, grâce aux nombreux avantages naturels que le pays lui avait offerts, ainsi qu'à la persévérance de ses efforts intelligents vers le progrès, n'avait, dans aucune de ses branches les plus importantes, rien perdu de sa supériorité comme puissance. Elle avait d'autant moins sujet de s'épouvanter du fantôme de la concurrence étrangère sur le marché intérieur, que les manufacturiers eux-mêmes commençaient à reconnaître l'inutilité de la protection et à ne plus y voir qu'une entrave pour le commerce du pays. D'un autre côté, l'énorme accroissement de la population, le renchérissement continuel des denrées de première nécessité et les souffrances extrêmes des classes pauvres, dans les temps de chômage surtout, faisaient de l'abolition vivement sollicitée des restrictions les plus embarrassantes et des taxes trop onéreuses pour la grande masse des consommateurs, un besoin pressant et impérieux, que le génie de sir Robert Peel sut comprendre à temps et dans toute son étendue. Il fallait d'ailleurs procurer au pays une compensation pour les charges de l'impôt sur le revenu, dont les nécessités financières commandaient le rétablissement en 1842. L'habile ministre trouva le moyen de remettre en équilibre les rapports si compliqués de la situation économique et financière, par les combinaisons, toutes libérales, d'un vaste plan de mesures, destinées à faire tomber les entraves du commerce, en même temps qu'à soulager considérablement l'industrie. Bornons-nous à en indiquer brièvement les résultats, dont les principaux furent la suppression, en 1842, de tous les droits affectant l'importation d'une multitude d'articles secondaires, qui ne figuraient que pour un faible produit dans l'ensemble du revenu des douanes; le dégrèvement de presque toutes les matières brutes nécessaires aux manufactures, y compris les bois de construction, poussé en 1845, pour la majeure partie des produits de l'espèce, jusqu'à la franchise complète; la réduction des droits protecteurs sur les articles manufacturés de l'étranger, à tous les degrés de fabrication, aux taux plus modiques de 10, 15, 20 et 25 p. 100 de la valeur des importations; la radiation, en 1845, de tout

ce qui restait de droits de sortie sur des produits britanniques, y compris la houille exportée par navires anglais, ou par navires étrangers assimilés au pavillon britannique; la levée de la prohibition dont étaient frappés les bestiaux et les viandes; le dégrèvement, à l'importation, de plusieurs autres denrées alimentaires, telles que le poisson de pêche étrangère et les cafés notamment; enfin, l'abrogation des lois sur les céréales, l'entreprise la plus hardie et la plus difficile de cette suite de réformes, à cause de la résistance opiniâtre de l'intérêt aristocratique, qu'il fallut vaincre pour atteindre ce résultat, par lequel sir Robert Peel ne parvint à couronner son œuvre qu'en 1846. En 1843 avait été levée aussi, sur la proposition de M. Gladstone, président du *Board of trade*, la prohibition qui, depuis 1785, interdisait, sous des peines sévères, la sortie des instruments, outils et machines. La question du régime spécial des sucres, objet d'un vote annuel, maintenu, de même que la législation sur les grains, comme une exception au principe de la liberté commerciale, par sir Robert Peel, fut réglée de nouveau par un acte du 4 juillet 1844. Jusque-là l'importation des sucres étrangers en général était frappée de droits à peu près prohibitifs. Ils furent réduits, pour les sucres provenant de contrées étrangères où le travail était libre, de 63 shellings à 34 par quintal, ce qui laissait encore une protection de 10 shellings au produit des colonies anglaises, mais confirmait l'exclusion de celui des pays à esclaves, à laquelle on ne tarda pas, cependant, à déroger en faveur de plusieurs de ces derniers, dans les années suivantes. L'Inde, de son côté, venait d'être complétement délivrée des péages intérieurs, qui y avaient longtemps comprimé le trafic, lorsqu'en 1845 les embarras financiers de la compagnie la déterminèrent à l'adoption de mesures, difficiles à concilier avec la politique libérale si hautement proclamée dans la métropole, qui aggravaient le régime des vins et des spiritueux, des métaux ouvrés et des tissus de toute espèce, et y augmentaient les priviléges du commerce et de la navigation britanniques.

Nous touchons à la lutte décisive qui devait emporter enfin le privilége que la législation de 1815, sur les grains, avait donné aux grands propriétaires du pays. Ce privilége, tel qu'il avait d'abord été constitué, n'admettait l'importation de l'étranger qu'à partir du mo-

ment où la hausse des prix la rendait indispensable, en trahissant, pour ainsi dire, l'imminence de la disette. L'échelle mobile, postérieurement appliquée à ce régime, y avait introduit plus de régularité, mais sans mitiger beaucoup, au fond, ce qu'il avait de contraire à l'intérêt général des consommateurs. Le mécontentement, dans la classe industrielle, éclata surtout après que la réforme électorale eut donné à l'élément démocratique une aussi large part d'influence sur l'administration générale que sur l'opinion du pays. Des manufacturiers, des commerçants, des publicistes prirent, dans le comté de Lancastre, l'initiative d'une opposition fortement accentuée contre le monopole. Par eux fut créée, en 1839, à Manchester, la fameuse ligue (*Anti-corn-law-league*), dont Richard Cobden a été le principal orateur et le héros. L'abolition des lois sur les céréales, objet direct et constant des efforts et des prédications de cette association vigoureuse, n'était pas cependant la dernière limite de ses tendances, car son infatigable propagande n'aspirait à rien moins qu'à un triomphe général et complet de la doctrine et des principes du libre échange. L'influence qu'elle acquit sur les élections, jointe à l'impression de la détresse profonde où la maladie des pommes de terre avait jeté l'Irlande, à la fin de 1845, avança l'heure du triomphe d'une cause dont sir Robert Peel finit par se déclarer lui-même le patron, devant les deux chambres, après avoir déjà préparé le pays à ce résultat, par ses réformes libérales. L'acte du 26 juin 1846 abolit l'ancienne législation et établit comme régime de transition une nouvelle échelle mobile, applicable aux céréales importées de l'étranger jusqu'au 1er février 1849, pour ne laisser subsister sur les grains et farines, passé ce jour, qu'un simple droit de balance (de 1 shelling par quarter). Grâce à de nouveaux dégrèvements, qui accompagnèrent cette grande mesure, le tarif ne maintint qu'en faveur d'un nombre très-limité d'articles, des droits protecteurs fort modiques, réduits à 15 p. 100 sur les soieries et à 10 p. 100 sur les métaux ouvrés, ainsi que sur les objets confectionnés avec des tissus de coton, de laine et de lin, tissus qu'il fut permis d'importer désormais en franchise. La fiscalité douanière dut, en conséquence, finalement se rabattre sur quelques denrées d'une grande consommation de luxe, telles que les vins, le thé, le tabac, le café et le sucre, que

le pays ne produit pas, mais dont une faveur toujours croissante du public n'en a pas moins fait les sources les plus abondantes de cette classe de revenus. Sous le cabinet whig de lord John Russell, qui succéda au ministère de sir Robert Peel, cette ardeur de dégrèvement continua, et l'acte du 18 août 1846, effaçant toute distinction entre le sucre provenant du travail libre et celui des pays d'esclaves, abaissa le droit à 14 shellings par quintal, sur les sucres coloniaux, et à 21 shellings, sur les sucres étrangers de toute provenance, sans préjudice d'une réduction graduelle de ce dernier taux au précédent, dans une période de cinq années, à l'expiration desquelles il ne devait plus y avoir qu'un droit unique. Mais, on fut obligé, en 1848, de revenir sur cette mesure, qui paraissait avoir trop compromis la situation des planteurs, très-difficile auparavant déjà. Par l'acte du 4 septembre de cette année, cependant, on ne changea rien au caractère provisoire de la protection, maintenue à terme, mais on en prolongea la durée par un nouvel ajournement de l'assimilation de toutes les provenances des sucres, sous le régime actuel du droit unique. Le dégrèvement des cuivres et des plombs suivit de près cette mesure.

Dans les deux années qui venaient de s'écouler, la famine de l'Irlande, arrivée à son comble à la fin de 1846; la disette de la Grande-Bretagne elle-même et la crise commerciale en 1847; puis les orages politiques qui fondirent sur le continent en 1848, avec la révolution de Février : toutes ces conjonctures malheureuses avaient empêché que les vastes réformes de sir Robert Peel ne portassent immédiatement les fruits qu'il était permis d'en espérer, à la faveur de circonstances plus propices; mais, le pays n'en devait pas moins bénir une administration dont les résultats lui avaient procuré de grands soulagements, qui le mirent en état de traverser, sans secousse, les rudes épreuves d'une époque aussi calamiteuse.

Pendant que, sous l'empire de cette crise, le mouvement libre-échangiste s'était un peu ralenti, dans la poursuite de la réforme du tarif, celle des lois maritimes était reprise en considération, plus sérieusement que jamais. Bien que l'acte de navigation, de Cromvell et Charles II, et l'ancien système colonial, eussent déjà, comme nous l'avons dit plus haut, subi en 1825 et en 1833 surtout, des modifica-

ment où la hausse des prix la rendait indispensable, en
pour ainsi dire, l'imminence de la disette. L'échelle
rieurement appliquée à ce régime, y avait introduit
rité, mais sans mitiger beaucoup, au fond, ce qu'i
à l'intérêt général des consommateurs. Le méc
classe industrielle, éclata surtout après que la
donné à l'élément démocratique une aussi l
l'administration générale que sur l'opinion
riers, des commerçants, des publicistes
Lancastre, l'initiative d'une oppositior
le monopole. Par eux fut créée, en 1
ligue (*Anti-corn-law-league*), don ... plus ... elations et
cipal orateur et le héros. L'abolit ... que dans un
direct et constant des efforts et ... toutes. *Ce système,*
vigoureuse, n'était pas cepend ... ec le besoin de latitude
car son infatigable propag ... orts de la nouvelle carrière
triomphe général et compl ... merce, par l'inauguration d'une
échange. L'influence qu' ... es du *free trade*. Une enquête sur
pression de la détresse ... donnée en 1847, sur la proposition
avait jeté l'Irlande, ... ainsi la campagne contre l'acte de naviga-
d'une cause dont ... es, attaqués au nom de l'intérêt du commerce
patron, devant le ... *celui* des colonies en particulier, n'étaient vivement
à ce résultat, p ... *autre* part, que par les armateurs et les constructeurs.
l'ancienne lé ... *débats* qui s'engagèrent sur la question, le parti libéral finit
nouvelle éc ... L'acte du 26 juin 1849, exécutoire à partir du 1er jan-
jusqu'au 1 ... *vier*, *suivant*, rapporta la majeure partie des lois antérieures. Des
farines, ... *monopoles* qu'elles réservaient au pavillon national, il ne laissa sub-
ling p ... *sister que* celui du cabotage des ports du Royaume-Uni et de ses
pagn ... *possessions* d'outre-mer, en accordant toutefois à la reine la faculté
d' ... *d'autoriser*, par un ordre en conseil, l'admission des bâtiments étran-
gers au cabotage des colonies, sur la demande d'une législature co-
loniale. Il permit d'immatriculer comme navires anglais les bâtiments
construits à l'étranger, aussi bien que les navires provenant des
chantiers britanniques; mais, ce bénéfice de nationalité restait subor-
donné, pour tous, à l'observance de certaines prescriptions nouvelles,

...position des équipages. Quant à la navigation du ...s colonies et les pays étrangers, elle était, ainsi ... avec les ports des colonies anglaises, ou... de tous les pavillons indistinctement, ... indirects comme dans les rapports ...cte n'y mirent que la réserve de ...résailles, par ordre en con... ...ient pas les Anglais sur le ...bliraient chez eux des ...es des navires anglais ...u'ils pourraient y importer ...es dispositions comminatoires, ...ion seulement, car l'affranchisse... ...ure de tout l'empire britannique n'avait ...re d'une libéralité conditionnelle, devaient ...rte. Un des mobiles dominants de l'adoption ...a marquait, dans l'accomplissement de la réforme ..., un nouveau progrès décisif, était évidemment la néces... ...ier à temps aux restrictions dont l'Angleterre, si elle avait ...té dans le maintien de son régime exclusif, en matière de légis...ation maritime, se voyait menacée de la part du continent et surtout de l'Union douanière allemande, où la dénonciation du traité de commerce et de navigation du 2 mars 1841, par la Prusse, avait fait songer à l'établissement d'un système de droits différentiels. Pour faciliter l'aplanissement des difficultés de ce genre, à l'étranger, et l'extension du domaine de la libre concurrence maritime, un acte du 30 juin 1852 autorisa la reine à supprimer, par de simples ordres en conseil, même à défaut de l'existence d'un traité de réciprocité, les droits différentiels établis sur les navires d'une puissance étrangère, ou sur les marchandises transportées par eux, toutes les fois qu'il serait reconnu que les lois ou règlements de cette puissance placent, dans ses ports, le commerce et la navigation britanniques, absolument, ou conditionnellement, à charge de réciprocité, sur le même pied que le commerce et la navigation de ses nationaux.[1]

1. Voir aux *Annales du commerce extérieur*, sous la rubrique ANGLETERRE, L. C., n° 38, p. 60, le relevé général des puissances admises, en août 1861, au béné-

Ainsi inauguré, le principe de la libre concurrence, étendu à la navigation, atteignit à ses dernières fins, avant l'expiration des deux années suivantes, sous le ministère de coalition de lord Aberdeen. L'acte du 20 août 1853, supprimant toutes les conditions de nationalité relatives à la composition des équipages, établit que tout bâtiment dont le propriétaire est Anglais, peut être immatriculé comme navire anglais. Des priviléges fondés par l'acte de navigation, un seul, le monopole du pavillon national pour les transports côtiers, avait survécu à l'ancien régime. L'acte du 23 mars 1854, arguant de l'insuffisance constatée du matériel applicable à ces transports, crut devoir, et pour tirer le commerce d'embarras, et pour stimuler par la concurrence cette partie de la marine britannique, lui ôter également ce dernier privilége, en ouvrant à la navigation étrangère le cabotage du Royaume-Uni, sans la rendre passible, en douane, de droits ou charges plus élevés que n'en acquittent les caboteurs anglais, sauf le cas où il y aurait lieu d'user exceptionnellement de représailles, à l'égard de telle ou telle autre puissance. Une codification semblable à celle qui avait été, l'année précédente, opérée pour les lois de douane, réunit, dans l'acte du 10 août 1854, toutes les dispositions nouvelles concernant la navigation marchande, et marqua ainsi l'achèvement de cette dernière partie de la réforme commerciale, plus décisive encore que la première, par l'influence qu'elle devait exercer sur les déterminations des autres pays.

Dans les premières phases du grand remaniement de la législation dont nous venons de résumer l'historique, ni Huskisson, ni même sir Robert Peel ne s'étaient abandonnés sans réserve aux inspirations de la doctrine libérale, qu'ils introduisirent dans la pratique. Sous aucun des deux, le principe de la protection du travail national n'avait entièrement disparu de la législation britannique; on peut dire seulement que Peel avait fini par en restreindre l'application à quel-

---

fice de la remise des droits différentiels de navigation, tant en vertu d'ordres en conseil que par suite de traités. La liste comprend la totalité des États d'Europe et d'Amérique, à l'exception de Haïti; la Chine, en Asie; les îles Sandwich et Taïti, dans la Polynésie, et la république de Libéria, en Afrique. Ajoutons que le principe des droits différentiels est aujourd'hui complétement abandonné, dans le Royaume-Uni.

ques branches secondaires, établies chez les Anglais dans des conditions moins favorables que la masse de leurs grandes industries. Il manquait à sa politique libérale un complément indispensable, qui pût être en même temps accepté comme un gage de sa parfaite sincérité. La réforme des lois de navigation pouvait seule témoigner, d'une manière non équivoque, de la résolution du gouvernement d'aller jusqu'au bout, dans la voie des principes dont il avait arboré le drapeau. Avec cet affranchissement, la victoire du *free trade* prit le caractère d'un triomphe complet; le parti protectionniste s'était lui-même éteint en quelque sorte, après la mort de lord George Bentinck, son champion le plus obstiné; l'acte devant lequel étaient tombées les restrictions du cabotage, avait été voté à l'unanimité.

En matière de tarif, l'abolition du droit de douane sur la houille exportée par bâtiments étrangers en 1850, ainsi que le dégrèvement des cafés et des bois étrangers en 1851, sur la fin de l'administration du cabinet whig; l'enquête sur les vins et la pétition (signe caractéristique du progrès dans les idées) des fabricants en soie de Manchester, pour l'abolition du droit protecteur de 15 p. 100 sur les soieries étrangères, en 1852; les nombreux dégrèvements de douane et en particulier celui du thé, compris dans le vote du budget présenté par M. Gladstone, en 1853, et le nouveau remaniement du tarif des sucres, sur lesquels on éleva les droits, en vue de la guerre imminente avec la Russie, mais en maintenant le principe, admis en 1846, de l'assimilation ultérieure de toutes les provenances, avec l'égalité de traitement, annoncée en 1848 pour le 5 juillet 1854 (voir plus haut p. 341), sous le ministère de lord Aberdeen: voilà les actes principaux qui accompagnèrent cette dernière phase de la réforme, marquée par le renouvellement complet de la législation maritime.

Les restrictions de l'ancien régime de navigation étaient ce qui avait fait le plus obstacle à un rapprochement d'intérêts plus étroit entre l'Angleterre et le continent, sur le terrain des relations commerciales. Leur suppression ne pouvait donc manquer d'ajouter beaucoup à l'influence de la Grande-Bretagne sur le régime des douanes continentales. Jusqu'en 1846, cette influence avait été assez faible. Mais, à partir de cette époque, elle devint plus sensible et l'on ne peut

nier que l'exemple de l'Angleterre n'ait eu quelque part dans la détermination de plusieurs États, notamment dans celle des Pays-Bas et de la Belgique, du Royaume Sarde, de l'Autriche et de la Russie, de l'Espagne et du Portugal même, d'imprimer une direction plus libérale à leur législation maritime et douanière, ou du moins de tempérer, par des dégrèvements et des adoucissements divers, les dispositions trop rigoureuses de leurs tarifs. Cependant, ces mesures ne peuvent être qu'en moindre partie interprétées comme des concessions faites à l'intérêt britannique. De 1855 à 1860 il y a, dans la législation commerciale du Royaume-Uni, un temps d'arrêt, durant lequel son régime douanier ne subit que des modifications d'un intérêt secondaire ou passager. C'est vers la fin de cette période seulement que nous verrons la Grande-Bretagne, fortifiée par le succès de l'œuvre de réforme, qu'elle venait de terminer si laborieusement chez elle, poursuivre la propagande de la liberté commerciale, par la voie des négociations, et marcher à son but par des arrangements directs, fondés sur une large base de propositions tendant à concilier les intérêts, par un échange de concessions d'une grande importance mutuelle.

C'est à la France, au pays dont le commerce a déjà le plus de prix pour elle, qu'elle fera ses premières ouvertures, dont le résultat, la conclusion du traité du 23 janvier 1860, décidera la victoire des idées nouvelles de ce côté de la Manche aussi, et bientôt, il y a lieu de l'espérer, sur tout le continent. Mais, avant d'aborder cette phase contemporaine, si féconde en conséquences pour l'avenir, il faut dire un mot des antécédents du régime commercial de la France et du rôle des traités de commerce en général. C'est au paragraphe 9 que nous reprendrons l'exposé de la suite des conventions internationales et des lois sur lesquelles se fonde l'état actuel de la législation douanière des deux pays.

Les actes relatifs à l'accomplissement de la réforme, dont nous venons de résumer brièvement l'historique, sont trop nombreux et d'une importance trop inégale pour que nous croyions utile d'en donner ici la liste complète. Il suffit de renvoyer, pour les autres mesures commerciales du parlement depuis 1842, à la partie légis-

lative de la 3e série du recueil des *Annales du commerce extérieur*, qui en donne les textes traduits sous la rubrique ANGLETERRE. Nous nous bornerons à indiquer, pour la facilitation des recherches, les numéros des documents qui renferment les actes principaux.

Envisagées dans leur succession et dans leur objet, toutes les lois concernant le régime du commerce extérieur de l'empire britannique, se présentent à l'analyse sous plusieurs chefs, qu'il importe de bien distinguer et dont voici les deux catégories les plus importantes :

1° Actes constitutifs du régime de la navigation, réglant les droits et les priviléges du pavillon national, ainsi que les rapports généraux du commerce de l'Angleterre et de ses colonies entre elles et avec l'étranger. Tels sont, outre l'acte de 1646 sur le commerce avec les plantations d'Amérique, l'acte de navigation du Long Parlement du 9 octobre 1651 et celui de Charles II du 26 mai 1660, base fondamentale du régime, sur laquelle nous nous sommes déjà suffisamment étendu; les actes du 5 juillet 1825, du 28 août 1833 et du 4 août 1845, qui ont révisé et *consolidé*, pour nous servir de l'expression officielle, ou plutôt modifié ce régime, et, enfin, ceux du 26 juin 1849[1], du 20 août 1853[2] et du 23 mars 1854[3], qui l'ont définitivement aboli ;

2° Codification des lois de douane, concernant les tarifs et autres dispositions du régime de l'importation et de l'exportation des marchandises, ainsi que celui de l'entrepôt. Tel a été l'objet de plusieurs collections d'actes publiés successivement sous les mêmes titres, dans les années 1825 et 1833, puis sous les dates du 28 août 1845[4], du 20 août 1853[5] et finalement des 14 août 1855, 15 mai et 28 août 1860 et 12 juin 1861, actes constitutifs du nouveau tarif des douanes[6], les trois derniers postérieurs au traité de commerce avec la France.

Les céréales et les sucres, qui avaient formé l'objet de régimes distincts, ceux-ci jusqu'en 1854, celles-là jusqu'en 1849, sont aujourd'hui, les premières à peu près exemptes de droits, les seconds taxés d'après le même principe que les autres denrées d'importation soumises à des droits fiscaux.

---

1. Voir pour cet acte et les six précédents le document ANGLETERRE, L. C., n° 19.
2. *Ibid.* n° 25. — 3. *Ibid.* n° 26. — 4. *Ibid.* n° 11. — 5. *Ibid.* n° 25. — 6. *Ibid.* n° 38.

§ 7. Régime français.

C'est de Colbert, créateur de la marine française, que date surtout le rôle actif de la France dans le commerce international. Mais, sans remonter jusqu'aux temps de la monarchie féodale, il ne faut pas perdre de vue que des événements d'une importance décisive avaient déjà préparé cet essor, dans le cours des deux siècles qui précédèrent l'administration de ce grand ministre. Depuis les guerres de Charles VIII, qui multiplièrent les relations de la France avec la péninsule transalpine, les Italiens avaient exercé sur la marche de la civilisation du pays conquérant une influence mémorable. De leur patrie, foyer de la renaissance des lettres et des arts, ils y apportèrent le sentiment délicat de la forme, la pureté du goût et cette élégance qui ne tardèrent pas à former un des plus brillants attributs du génie français. Si l'entourage florentin des princesses de la maison de Médicis, sous les derniers Valois, contribua beaucoup à pervertir les mœurs de leur cour, il n'en fut pas moins utile au pays, en y introduisant un luxe qui servit à y relever singulièrement l'objet et les tendances de l'activité industrielle. C'est de l'Italie que la France a reçu la plupart de ses industries artistiques, au seizième siècle, et principalement la manufacture de la soie, qui ne tarda pas à profiter largement de la sollicitude particulière avec laquelle Henri IV encouragea la plantation des mûriers. Déjà l'acquisition de Marseille avait permis à la France de prendre une attitude dominante sur la Méditerranée, où François Ier s'était appliqué surtout à donner une grande impulsion au commerce du Levant, en concluant avec la Porte, en 1535, un traité qui plaça tous les catholiques de l'Empire ottoman sous la protection des consuls français, et y procura une espèce de monopole du trafic aux sujets ou plutôt au pavillon de la France; car c'étaient les marchands italiens qui effectuaient encore, sous ce pavillon, une grande partie des transports maritimes, dans le Midi, tandis que les Anséates et les Néerlandais s'en partageaient le plus gros bénéfice dans le Nord, où le marché d'Anvers avait hérité de l'influence dominante de celui de Bruges. A la même époque cependant, le commerce des vins de Bordeaux, la plus ancienne peut-être des grandes branches de notre exportation nationale, dans laquelle

ils commencent à figurer dès le douzième siècle, prit un large développement sur tous les marchés du Nord, ainsi que la demande des eaux-de-vie françaises, dont la distillation s'était jointe, avec le quatorzième siècle, à la production de ces vins.

Tandis que les guerres navales de l'Angleterre et de la Hollande avec l'Espagne contribuaient à l'extension de leur commerce maritime, en les conduisant, dans toutes les parties du monde, aux sources mêmes de la richesse coloniale, la navigation propre de la France, dont la lutte contre l'ennemie commune se déployait sur le continent, était encore très-faiblement organisée, et n'avait une pépinière de marins, excellents, il est vrai, que dans les pêcheries de la Bretagne et de la Gascogne. La marine célèbre des Dieppois, fondateurs des premiers établissements européens sur la côte occidentale d'Afrique, au quatorzième siècle, était en déclin. Le gouvernement ne prenait que peu de souci des colonies françaises nouvellement fondées en Amérique, au commencement du dix-septième siècle. Une mesure du cardinal de Richelieu, celle qui ouvrit la pêche de Terre-Neuve à tous les nationaux, est la seule de l'époque qui témoigne de plus de sollicitude pour l'industrie maritime. Dans les ports de la France, comme dans ceux de l'Angleterre, les Hollandais s'étaient emparés de presque tout le commerce de mer. Ils en restèrent les maîtres jusqu'à l'édit de 1659, rendu par le surintendant Fouquet, sous Mazarin. Cet édit, qui frappait, dans l'intérêt du pavillon national, tous les navires étrangers d'un droit différentiel de 50 sous par tonneau, procédait du même esprit et tendait au même but que l'acte de navigation d'Angleterre, dont il précéda le renouvellement d'une année. Colbert, devenu ministre, adopta cette mesure, qui répondait aux idées de l'époque, et considérant le droit de tonnage qu'elle établissait comme le moyen le plus propre à favoriser la création d'une marine marchande, en écartant des ports français la concurrence écrasante de la navigation hollandaise, il le maintint en vigueur, tant que lui-même vécut. Mais il y avait, à l'intérieur de la monarchie, un obstacle bien plus nuisible au développement de l'activité commerciale, dans l'existence d'une multitude de lignes douanières, qu'il s'agissait de supprimer, avec les taxes spéciales qu'on y prélevait, de province à province, de manière à reculer aux frontières du

royaume, la perception de nouveaux droits d'entrée et de sortie, réglés uniformément. La pensée de faire tomber toutes ces barrières, de soumettre toute la France au régime d'un seul et même tarif, et d'ajouter ainsi la centralisation économique à la centralisation politique, qu'elle possédait déjà, était digne du génie de Colbert. Ce grand remaniement fut une des premières réformes qu'il entreprit; elle devait accompagner, en 1664, la révision générale du tarif des douanes; mais, la vive opposition des diverses provinces, jalouses de tout ce qui pouvait amoindrir les priviléges qu'elles s'étaient réservés, lors de leur incorporation à la monarchie, obligea le ministre à modifier son plan. La ligne des douanes du pays dit des cinq grosses fermes, sur laquelle fut mis en vigueur le nouveau tarif de cette année, n'enveloppa que la Normandie, la Picardie, la Champagne, la Bourgogne, la Bresse, le Bourbonnais, le Berri, le Poitou, l'Aunis, l'Anjou et le Maine, avec les provinces, telles que l'Ile-de-France, l'Orléanais, la Touraine et le Nivernais, qui formaient antérieurement déjà le noyau central de cette agglomération. Près de la moitié du royaume, c'est-à-dire tout le Midi, la Bretagne, l'Artois et la Flandre française, qualifiés de provinces étrangères, conservèrent le régime qu'ils avaient déjà, avec toutes ses diversités. L'Alsace, les Trois Évêchés, comme plus tard aussi la Lorraine, lors de sa réunion avec la France, sous le règne de Louis XV, et les trois ports francs, Marseille, Dunkerque et Bayonne, furent complétement assimilés à l'étranger, pour le traitement de douane. Ce traitement, c'était la franchise complète du commerce avec les pays étrangers, l'obligation de payer les mêmes droits que ceux-ci, dans le commerce avec l'intérieur. Ainsi, Colbert ne réussit qu'à diminuer le poids des entraves et des vexations qui résultaient de cette multiplicité de barrières et de tarifs généraux ou locaux, dont une partie resta debout. Le tarif déjà mentionné de 1664, applicable à la circonscription du pays des cinq grosses fermes, était très-modéré; il n'accordait, comme autrefois les règlements de Sully, qu'une protection limitée à l'industrie nationale, et nombre de droits y avaient même subi des réductions. Mais ce tarif fut remplacé, dès 1667, par un autre, conçu dans des vues plus favorables à l'encouragement des manufactures qu'à la liberté commerciale, et dont les dispositions étaient beaucoup

plus restrictives, sans être poussées néanmoins jusqu'aux rigueurs du principe de la prohibition, que Colbert n'y admit point.[1]

Bien que les idées du système protecteur, qu'il adopta dans ce tarif, eussent été, près d'un siècle avant lui, clairement formulées dans nos lois, par l'ordonnance de 1572, il fut le premier ministre qui généralisa l'application du système mercantile, imbu de ces idées, auquel s'est attaché son nom, et dont les maximes, suivant la combinaison de sa théorie fort illusoire de la balance du commerce, étaient, pour nous servir des expressions du temps, « de réduire les droits, à la sortie, sur les denrées et les manufactures du royaume, de diminuer, aux entrées, les droits sur tout ce qui sert aux fabriques; » enfin, ce qui était plus compromettant pour la direction de l'économie nationale, « de repousser, par l'élévation des droits, les produits des manufactures étrangères. » On le vit ainsi réglementer l'industrie jusqu'à l'excès, élever considérablement les droits sur divers articles manufacturés, à l'importation, et, de même, augmenter les droits de sortie, sur les matières premières, qu'il voulait réserver à l'industrie nationale. Pour ne pas juger avec trop de sévérité ces mesures, en partie rigoureuses et même violentes, comme on serait porté à le faire, en ne les envisageant qu'au point de vue des principes de la science et de ses lumières actuelles, il faut tenir compte des circonstances et ne point séparer l'œuvre de Colbert des nécessités de son temps, dont le caractère prédominant était celui d'une époque de routine et de préjugés, de guerre et de représailles. Les progrès de l'industrie française en général, sous l'administration de ce grand homme, furent incontestables et marquent une phase qui ne fut pas la moins brillante du règne de Louis XIV. Si, par ses règlements, il entravait, sous beaucoup de rapports, la liberté du travail national, il savait du moins le diriger de manière à le rendre fécond et profitable, dans les limites qu'il lui assignait, en imposant à la routine les procédés les plus avancés de l'époque. Il assura ainsi l'avenir des industries de luxe, qui donnèrent alors et conservèrent ensuite à la France, au milieu de toutes les vicissitudes, l'empire incontesté de la mode et du goût.

1. Voir l'*Étude sur les tarifs*, de M. Amé, p. 4.

Des autres titres de gloire de l'administration de Colbert, la plus exempte de reproche fut la création de la marine française. En 1681 fut rendue la fameuse ordonnance sur la marine, si vaste et si sage dans ses dispositions, que d'autres États adoptèrent bientôt, pour en faire également leur code maritime. Si la marine marchande ne se développa pas, en France, aussi rapidement que la marine militaire, ce ne fut pas la faute de ce grand homme, qui ne négligea rien de ce qui pouvait favoriser le succès des entreprises du commerce maritime. C'est ainsi qu'il réforma les consulats, en interdisant toute opération de commerce aux consuls, et les liant par des instructions sévères et sagement conçues. Il ne montra pas moins de sollicitude pour l'extension des rapports et le développement du trafic avec les colonies. L'ordonnance de 1669, en déclarant que la noblesse ne dérogeait pas en faisant le commerce, annonçait le prochain avénement de la bourgeoisie. Cependant, les principes de Colbert, en matière de législation coloniale, furent entièrement ceux de son temps, et ce régime, dans lequel le privilége exclusif de la métropole dominait toutes les autres considérations, fut appliqué, dans l'origine, à toutes nos possessions d'outre-mer indistinctement, aux simples comptoirs marchands non moins qu'aux colonies à cultures. La législation du dix-huitième siècle renchérit encore sur ses rigueurs.

Ainsi, défense ayant été faite, en 1670, aux navires étrangers d'aborder dans les ports des colonies françaises, sous peine de confiscation, cette défense, renouvelée en 1719, subsista jusqu'en 1784. Les colonies ne pouvaient envoyer leurs produits à l'étranger que par navires français, et un arrêt du conseil, du 24 juillet 1708, leur retira même cette faculté de l'expédition directe.

Si, au risque de nous écarter un peu de notre sujet, nous avons parlé de Colbert beaucoup plus que de ses mesures de douane, c'est que, dans les grands résultats de son administration, l'influence de la personne et du génie de l'homme l'emporte de beaucoup sur les effets d'un système. Il ne faut pas s'exagérer l'importance du tarif de 1667. Dirigé surtout contre les fabrications de la Hollande, il y provoqua des représailles, telles que la prohibition de nos vins et de nos eaux-de-vie. La France consentit d'ailleurs à le révoquer, à

la paix de Nimègue, en 1678, à l'égard de la Hollande, et à la paix de Ryswick, en 1697, aussi à l'égard de l'Angleterre. La guerre de la succession d'Espagne ayant annulé ces conventions, les Provinces-Unies insistèrent, en 1713, à Utrecht, pour en obtenir le rétablissement, en ce qui les concernait. On revint au tarif de 1664; des droits plus élevés ne furent maintenus que sur les lainages, le poisson salé, les produits de la pêche de la baleine et le sucre.

Dans l'intervalle, Colbert était mort, et bien des fautes avaient été commises. La plus condamnable fut la révocation de l'édit de Nantes, en 1685, par suite de laquelle la France non-seulement perdit une grande partie de ses capitaux et un grand nombre de ses plus habiles industriels, mais vit aussi se resserrer le débouché de ses produits manufacturés, dans tous les pays où les réfugiés protestants avaient introduit des branches de cette industrie, naguère si florissante, de leur patrie. Liés vis-à-vis de la Hollande, mais libres d'engagements à l'égard des autres pays, les successeurs de Colbert ne songèrent qu'à aggraver les tarifs. La France n'ayant pu obtenir, du parlement d'Angleterre, la suppression des droits différentiels qui frappaient notamment ses vins, les deux pays ne cessèrent pas d'entraver leurs relations naturelles par toute sorte de mesures restrictives, et de provoquer une contrebande organisée sur une grande échelle, notamment au profit du premier, dont les soieries, la bijouterie et l'eau-de-vie s'y prêtaient le mieux. L'importation d'un grand nombre de produits de la Grande-Bretagne, ainsi que celle des étoffes de l'Inde et de la Chine, fut interdite en France, à plusieurs reprises, sous les peines les plus sévères. Les intérêts privés, dans les villes manufacturières, arguant des sévérités excessives de la législation anglaise, se montrèrent de plus en plus exigeants, dans leurs prétentions exclusives. Le tarif ne devint plus libéral qu'à la sortie. A l'abus des restrictions vinrent se joindre les résultats fâcheux de l'inconséquence et de l'instabilité, dans les mesures qui se succédaient. La politique commerciale, depuis la mort de Colbert, se trouva reléguée au second plan par d'autres préoccupations des esprits. Il en fut de même sous la Régence. La banqueroute du système de Law, quelque désastreuse qu'elle fût, sous tant de rapports, n'affecta pas le commerce et l'industrie aussi rudement qu'on pouvait le craindre. Cette

catastrophe, qui guérit la société, pour longtemps, de la fièvre et des extravagances de l'agiotage, fut encore salutaire, nous l'avons déjà fait observer ailleurs, en ce que, reportant l'attention sur les véritables sources de la richesse publique, elle contribua beaucoup à remettre en honneur le travail et les opérations d'un trafic sérieux. Cependant, le système mercantile et les monopoles octroyés à diverses compagnies, continuèrent à dominer, dans le régime commercial de la France, jusqu'à la fin du règne de Louis XV, sous lequel le commerce extérieur, nonobstant les nombreuses fautes du gouvernement, se releva beaucoup, à la faveur de la paix seule, qui y subit moins d'interruptions. Des vues plus larges ne prévalurent que vers la fin de l'ancienne monarchie, dans les conseils de Louis XVI, sous la triple influence des écrits des physiocrates, de ceux des encyclopédistes et de la révolution d'Amérique. Turgot fut le premier ministre qui entreprit une réforme de la législation industrielle et commerciale, dans cet esprit, et commença par affranchir le commerce des grains, dont la circulation fut dégagée de toute entrave, à l'intérieur, et l'exportation permise.[1]

Toutes les libertés étaient dans l'air, à cette époque, et l'objet de toutes les aspirations des esprits supérieurs. Même après la retraite de Turgot, la conclusion du traité de 1786 avec l'Angleterre, produit de la réaction victorieuse des physiocrates contre l'esprit exclusif du système mercantile, et qui rompait entièrement avec ce dernier, put être interprétée comme un triomphe du principe des doctrines libérales, en matière économique. Nous devons réserver, toutefois, pour le paragraphe suivant, dans lequel nous abordons l'examen et le résumé des conventions internationales intéressant le régime commercial et maritime, l'explication de ce traité, sur lequel ne tarda pas à passer le souffle impétueux de la Révolution, qui l'emporta.

Un des premiers et des heureux effets de celle-ci, fut de balayer ce qui restait des douanes intérieures. La loi du 5 novembre 1790 les supprima entièrement, et soumit toutes les parties du terri-

---

1. Sous Colbert, les blés, conformément à l'ancienne législation française, étaient admis en franchise, mais imposés à la sortie.

toire à un tarif uniforme, qui fut promulgué le 5 mars suivant. Les partisans du régime protecteur avaient repris le dessus, à l'Assemblée constituante, même avant que la guerre éclatât. Redoutant par-dessus tout la concurrence anglaise, on entendait réserver à l'industrie nationale le marché intérieur. Le tarif de 1791 était cependant assez libéral, ne contenant qu'un petit nombre de prohibitions, presque toutes justifiées par des raisons de sûreté générale, de police, d'hygiène ou de fiscalité. Pour la plupart des produits industriels, les droits n'atteignaient pas le maximum de 20 p. 100. La France ne rentra dans les voies d'une plus grande rigueur que sous la Convention. Aux droits simplement protecteurs, les mesures de cette assemblée, la loi du 10 brumaire an V, et les décrets impériaux de Berlin et de Milan, des années 1806 et 1807, vinrent substituer, en partie par des motifs politiques, des prohibitions absolues, sous la double pression des nécessités de la guerre et du système continental, dont Napoléon se fit une arme de défense, contre la suprématie maritime des Anglais. Les marchandises anglaises, saisies par la douane, étaient brûlées, et les relations avec les ports britanniques, ne furent plus qu'exceptionnellement permises, à la faveur de licences accordées par le gouvernement français. A la paix, lors de la Restauration, la loi du 17 décembre 1814 marqua une tendance à la réforme du tarif; mais, les événements de 1815 ayant fait ajourner celle-ci, les industries qui s'étaient formées en France, sous le régime de la prohibition, demandèrent le maintien de celle-ci, comme indispensable pour leur conservation et leur prospérité. La loi du 28 avril 1816, qui changea complétement le tarif de 1791, et pourvut en même temps à l'encouragement de la navigation, par la surtaxe imposée aux pavillons étrangers, ainsi que par la disposition qui réserva de nouveau exclusivement au pavillon national, les transports directs entre la France et ses colonies, tendait aussi à une augmentation du revenu des douanes, par l'établissement de droits d'entrée plus élevés sur le coton et sur les denrées coloniales. Cependant, bien que l'on s'y appliquât, en outre, à compléter le système de répression de la contrebande, cette loi était réformatrice, en ce qu'elle dégageait le tarif de sortie d'un grand nombre de prohibitions ou de taxes exagérées, et accordait à l'agriculture la libre disposition de

ses produits. Mais, à beaucoup d'autres égards, les tendances restrictives l'emportaient; le système des droits différentiels, établi en 1814, au profit de notre pavillon, avait reçu plus d'extension, et à la franchise, qui avait été rendue la même année au port de Marseille, fut substitué, par l'ordonnance du 10 septembre 1817, un régime de faveur spécial, comprenant l'exemption des droits de tonnage, pour les bâtiments français, et de surtaxe, pour certaines marchandises, qu'il a conservée jusqu'à nos jours.

La loi du 21 avril 1818 fit de nouvelles concessions aux prohibitionnistes, dont les exigences allaient toujours en croissant. Le régime protecteur fut également appliqué aux céréales. Sous la République et sous l'Empire, de même que sous l'ancienne monarchie, on avait toujours permis la libre importation des grains, dont la sortie était, au contraire, interdite ou restreinte, toutes les fois que l'état des récoltes inspirait de l'inquiétude pour les approvisionnements [1]. Une loi de 1814 avait de nouveau consacré le principe de la libre entrée. Mais bientôt, l'exemple du changement opéré dans le régime des grains en Angleterre, le désir de la Restauration de ressusciter, par tous les moyens possibles, une aristocratie terrienne, et les alarmes causées à l'agriculture du Languedoc, par le mouvement croissant des arrivages de blés de la mer Noire, poussèrent à subordonner l'intérêt du consommateur à celui du producteur. Les lois de 1819 et de 1821 établirent, pour l'importation des céréales aussi, un système de droits et de restrictions suivant une échelle de prix régulateurs et différant selon les départements, distingués en classes. L'année suivante, la loi du 27 juillet 1822 éleva encore la surtaxe sur les sucres étrangers et augmenta fortement les droits sur les bestiaux, admis jusque-là en franchise ou moyennant de faibles taxes, sur les laines, les lins et les chanvres, les huiles et les suifs, les fers, le riz même, etc. Enfin, la loi du 17 mai 1826 alla, dans sa complaisance pour l'intérêt des grands éleveurs, jusqu'à frapper les laines étrangères d'un droit d'entrée fixé à 30 p. 100 de leur valeur, rendit le régime d'importation des bestiaux quasi-prohibitif, mesure parti-

1. L'exportation en a encore été temporairement prohibée depuis (de 1856 à 1857) sous l'impression des mêmes craintes.

culièrement sensible à l'Allemagne, qu'elle poussait dans la voie des représailles, éleva les droits sur le houblon, les toiles, les aciers, et admit le système des primes de fabrication, payables à la sortie, pour les lainages, sans distinction de l'origine de la matière employée à les fabriquer.

La Restauration avait ainsi atteint le faîte des restrictions possibles, en matière de douanes. Il fallut bien, à la longue, comme l'avait prédit M. le baron Pasquier, « abandonner cette position, et, des hauteurs sur lesquelles on s'était retranché, redescendre peu à peu dans la plaine. » Une large extension du régime des entrepôts maritimes et du transit, par la loi du 9 février 1832, et la création d'entrepôts à l'intérieur, par celle du 27 février suivant, furent la première satisfaction que le gouvernement de Juillet put donner aux plaintes du commerce. Il fut moins heureux dans le remaniement de la législation sur les grains.

La loi du 15 avril 1832, qui conserva le système de l'échelle mobile, dont elle laissait subsister les inconvénients, résultant surtout de la variabilité des droits, ne fut, en définitive, que la reproduction de celles des années 1819 et 1821, sur la même matière, avec la distinction des départements frontières en quatre classes ou zones et huit sections, soumises à des droits d'entrée et de sortie différents et établis mensuellement au poids, d'après les mercuriales d'un certain nombre de marchés régulateurs, avec la substitution de droits gradués aux prohibitions d'entrée et de sortie, et avec le rétablissement de l'entrepôt fictif, qui avait été supprimé pour les grains en 1825. Ce régime, bien que l'on ait dû plus d'une fois, depuis, suspendre les effets de l'échelle mobile, dans les moments de disette ou de cherté, a duré jusqu'à la complète abolition de celle-ci, par la loi du 15 juin 1861. L'enquête industrielle de 1834 n'améliora guère les chances d'une réforme générale du tarif. Les protectionnistes maintinrent leur ascendant. On fut néanmoins obligé, pour ne pas trop heurter l'opinion publique et le sentiment des consommateurs, qui réclamaient avec instance contre le monopole des manufacturiers, d'apporter quelques adoucissements aux rigueurs du système. Les lois des 2 et 5 juillet 1836 levèrent la prohibition, à l'entrée, sur les cotons filés du n° 143 et au-dessus, les châles de cachemire, les foulards,

l'horlogerie, divers ouvrages en métaux, les grandes peaux tannées, et plusieurs autres articles secondaires; à la sortie, sur les soies, les peaux et poils propres à la chapellerie, les bois de construction, les merrains, etc.; elles abaissèrent les droits d'entrée sur les laines (de 33 p. 100) et les fers fabriqués à la houille (de 25 p. 100), ainsi que sur les toiles communes, la passementerie et la rubanerie de laine, les chevaux, les fromages, etc.; elles admirent, enfin, pour la première fois, la faculté, qui a été successivement beaucoup élargie ensuite, de l'importation temporaire en franchise des produits étrangers destinés à subir une transformation industrielle, en France.

Il ne nous reste qu'un petit nombre de mesures importantes à mentionner, depuis lors jusqu'à la chute de la dynastie d'Orléans. Telle fut surtout la loi du 2 juillet 1843, qui, se proposant de faire cesser l'antagonisme entre le sucre de betterave et le sucre colonial, établit le principe de l'égalité d'impôt entre les deux sucres. Elle régla en conséquence que le droit de fabrication, établi en 1837 sur le sucre indigène, serait augmenté progressivement pendant quatre ans. L'industrie betteravière résista à cette épreuve, et la détresse causée dans les colonies par l'émancipation des noirs, en 1848, lui procura même de tels avantages qu'il fallut, pour venir en aide aux planteurs, accorder, par la loi du 13 juillet 1851, une remise de taxe au sucre colonial. La diminution de droits fut étendue au sucre étranger et même au café. Les droits sur les graines oléagineuses avaient été, au contraire, élevés de 8 p. 100 à plus de 30 p. 100, en 1845. Nous aurons à parler, au paragraphe suivant, des conventions arrêtées par la France avec la Belgique et le Piémont, vers la même époque du règne de Louis-Philippe, dont le gouvernement, après avoir essayé d'abord, de 1830 à 1836, d'abaisser nos barrières de douane, avait dû ensuite s'arrêter devant l'opposition des chambres, qui finirent par l'entraîner à de nouvelles mesures restrictives, au moment même où l'opinion libre-échangiste, encouragée par l'exemple des réformes de sir Robert Peel en Angleterre, poussait le plus vivement, en France, dans une voie de réformes semblables. Après la révolution de Février, cependant, sous l'impression du tort qu'elle avait fait à l'industrie, l'Assemblée constituante de la République ne se montra guère plus favorable au libre échange que les anciennes

chambres. Après l'avénement de l'empereur Napoléon III, son gouvernement aussi trouva le Corps législatif peu disposé, dans les commencements, à seconder ses vues de réforme, qui s'annonçaient déjà par l'abaissement décrété des droits sur les houilles, les fers, les fontes et les aciers, les laines et les graines oléagineuses; par de notables dégrèvements ou l'exemption complète, que motivait la cherté des subsistances, à l'égard des bestiaux, des viandes, des céréales, des vins et des spiritueux; par l'admission temporaire en franchise de toutes les matières premières destinées aux constructions navales, la levée de l'exclusion dont les bâtiments de mer étrangers étaient frappés depuis 1793, etc. L'Assemblée, tout en acceptant le fait accompli de la conversion en loi de ces décrets, dus à la puissante initiative du nouveau chef de l'État, n'adhéra pas au fond de la pensée qui l'avait inspiré. Le gouvernement n'en travailla pas moins à poursuivre son œuvre, qu'il tenta de nouveau d'accomplir, avec le concours de la chambre élective, en lui soumettant le projet de loi du 9 juin 1856, modifié par un décret du 22 du même mois. Ce projet levait les prohibitions encore inscrites dans nos tarifs, et conservait encore, dans son ensemble, une protection sérieuse et très-suffisante, garantie par des droits qui devaient s'élever jusqu'à 30 p. 100 de la valeur, pour les lainages, jusqu'à 35, pour les cotonnades et la coutellerie, jusqu'à 40 même, pour les vêtements confectionnés. L'opposition n'en fut pas moins vive, et l'orage qu'elle menaçait de soulever, détermina le retrait du projet par une déclaration du *Moniteur*, dans laquelle le gouvernement, en faisant connaître qu'il retirait sa proposition, sans toutefois y renoncer, promit seulement de ne pas y revenir avant 1861. Dans l'intervalle, il dut se borner à des mesures de réforme partielle et d'amélioration de détail, destinées à favoriser le développement de la consommation, ainsi qu'à faciliter l'approvisionnement de nos manufactures, et à isoler la grande anomalie des prohibitions d'une foule d'intérêts accessoires, sur lesquels on avait continuellement trouvé moyen de s'appuyer, dans une résistance opiniâtre à toutes les vues de réforme générale. Telles furent les lois du 26 juillet 1856 et du 18 avril 1857, qui ont consacré la suppression des droits sur une multitude d'articles, consistant soit en denrées de pays lointains, affranchies à leur importation

directe sous pavillon français uniquement, dans un intérêt de protection maritime, soit, pour la plupart, en marchandises d'une importance très-secondaire, et de plus (celle de 1857) simplifié le régime des machines et des outils, de certaines espèces de fers et d'aciers, des bois de construction et d'un grand nombre d'articles médicinaux. Tels furent aussi les décrets sur les grains, les bestiaux, les viandes salées, les laines, la cire brute, les graines de ricin, les garances, etc. Les voies d'une réforme complète se trouvaient ainsi en partie déblayées; c'est au nouvel acte d'initiative de la conclusion du traité portant la date du 23 janvier 1860, avec l'Angleterre, qu'il était réservé de rompre entièrement avec les traditions protectionnistes et d'inaugurer, dans le régime commercial de la France aussi, une ère de liberté, dont nous aurons à suivre, au § 9, la première phase, jusqu'au moment auquel s'arrête ce livre.

Il reste à ajouter quelques mots sur les mesures du régime protecteur dans son application à la marine française, qui vit encore aujourd'hui sous ce régime, et sur les notables modifications apportées, dans le cours d'un siècle environ, à l'ancien système colonial de la France. Nous avons déjà parlé plus haut du droit de 50 sous par tonneau, auquel furent assujettis, sous l'administration de Fouquet, tous les navires étrangers faisant l'intercourse ou le cabotage en France, mais dont la Hollande parvint à faire exempter de nouveau les siens, à la paix d'Utrecht. Les édits de 1740 et de 1765 élevèrent le droit applicable aux autres navires étrangers, dans nos ports, à 5 fr. pour le fret international et au double pour le cabotage, qui n'était pas encore alors réservé à la marine nationale. Mais, par suite de nouveaux traités, l'exemption dont jouissaient les Hollandais fut étendue à plusieurs autres pavillons, qui ne restèrent soumis à la taxe que pour le cabotage, de sorte que presque toute la navigation de long cours, à la fin du dix-huitième siècle, en France, était ouverte à la libre concurrence des navires étrangers. Il est vrai que le pavillon français ne se trouvait lui-même en mesure d'y participer que très-faiblement, sous ce régime, si libéral comparativement à la législation postérieure; sa part, en effet, n'y figurait que pour un peu plus d'un cinquième, à l'époque de la Révolution. Il y avait cependant, à la sortie, quelques restrictions, très-gênantes pour les

marines des autres pays, comme par exemple le droit de 50 livres par tonneau (au lieu de 17 livres seulement, qu'avaient à payer les navires français), sur les vins de Bordeaux chargés à destination de l'étranger.

La loi beaucoup plus rigoureuse du 21 septembre 1793, que la Convention, s'inspirant de l'acte de navigation anglais, crut devoir proclamer, après annulation de tous les traités d'alliance et de commerce de la France avec les puissances étrangères, resta en partie lettre morte, car le régime qu'elle établissait fut presque continuellement suspendu de fait par les nécessités de l'état de guerre. Reconnaissant l'insuffisance de notre matériel naval pour les besoins de notre commerce, le gouvernement de la Restauration n'interdit plus, comme la loi de 1793, la navigation tierce aux pavillons étrangers, dans nos ports; mais, par la loi du 17 décembre 1814, il y réserva définitivement aux navires français le cabotage et la navigation coloniale. Ce n'est que par exception à ce principe que les colonies furent autorisées à recevoir, sous tous pavillons, certaines denrées de première nécessité, ainsi qu'à exporter, sous pavillon étranger, certains de leurs produits.

En même temps que cette législation, réformée depuis peu seulement, en ce qui touche nos trois principales colonies à cultures, par la loi du 3 juillet 1861, fut établi le régime des droits différentiels et des surtaxes, indistinctement applicables à tous les apports du pavillon étranger, ou du moins d'une partie des marines étrangères, depuis que des exemptions, pour l'intercourse directe, impliquant tout le bénéfice du traitement national ou traitement appliqué à notre propre pavillon, ont été admises par des traités, en faveur de diverses puissances, telles que les États-Unis et la Grande-Bretagne surtout. Le système des surtaxes, imaginées pour l'encouragement des opérations de nos armateurs, mais également appliquées à l'importation par terre, dans l'intérêt des ports, a été beaucoup étendu, aggravé et compliqué depuis 1816[1]. On gradua l'échelle des droits sur certaines marchandises, telles que le coton et le sucre étranger, en raison inverse de la distance parcourue, de

1. Lois du 28 avril de cette année, du 7 juin 1820, du 27 juillet 1822 et du 17 mai 1826.

manière à favoriser les opérations de long cours. Tel était l'objet des surtaxes de provenance ou droits différentiels proprement dits, dans le régime de nos douanes. L'importation des denrées tropicales et d'autres articles de grand encombrement, fut même prohibée, d'une manière absolue, par la frontière de terre. Indépendamment de l'obligation du paiement de ces taxes portant sur la marchandise, les navires étrangers restèrent soumis à un droit de tonnage de 3 fr. 75 c. par tonneau de jauge.

Sous le gouvernement de Louis-Philippe, les lois du 2 juillet 1836 et du 6 mai 1841 accordèrent de nouvelles faveurs à notre marine marchande, notamment la remise du cinquième des droits, pour les produits naturels, autres que le sucre, importés directement, sous pavillon français, de l'archipel de la Sonde et des pays situés au delà du détroit de ce nom. Enfin, le système des surtaxes et des droits différentiels fut aussi renforcé pour les graines oléagineuses, par la loi du 9 juin 1845, déjà mentionnée page 358.

Nous présenterons dans le second volume, quand nous aurons à y traiter plus particulièrement de la navigation, l'état actuel du régime de celle-ci, avec le résumé critique de l'ensemble de ses dispositions.

Notre législation maritime, même après les remaniements partiels qu'elle a subis, depuis 1860, et qu'il nous reste à indiquer au § 9, entraîne encore, pour le commerce, des désavantages auxquels le gouvernement impérial cherche d'ailleurs à porter remède. L'ouverture d'une enquête ayant été proposée dans ce but, en mai 1862, par M. Rouher, alors ministre du commerce, c'est le Conseil supérieur du commerce, de l'agriculture et de l'industrie qui en est aujourd'hui saisi. Nous aurons l'occasion de reparler de l'objet et du résultat de ses travaux, en temps et lieu. Le principal nœud de cette grande question de réforme est, comme on sait, dans la difficulté de concilier les intérêts de la marine marchande et du commerce maritime avec les exigences du service de la marine militaire. C'est l'inscription maritime qu'il s'agit de transformer ou de modifier, de manière à la rendre moins onéreuse pour les armements de notre commerce.

En général aussi, nos lois de navigation, dans lesquelles manquaient déjà, sous l'ancienne monarchie, la constance et l'esprit de

˙gleterre, pèchent encore aujourd'hui, comme l'a très-
-uer M. Amé, par le défaut d'une vue d'ensemble
n'anticipons pas sur cette matière aussi délicate
l'examen trouvera sa place ailleurs.
ime des colonies françaises, il avait com-
dernier siècle, à subir de notables modi-
rivilége colonial furent régularisées et
seil d'État du 30 août 1784, et depuis
émanés de l'autorité législative
cercle des relations permises
pour la réception ou l'envoi

...s françaises, une ordon-
...n pour l'île de Bourbon ou de la
...s gouverneurs pour la Guyane, ainsi que
... et Miquelon, avec divers autres actes législatifs et
...terminèrent les produits locaux que les colonies pouvaient
...uer à l'étranger. Les Antilles n'eurent cette faculté que pour le tafia et les mélasses, la Réunion pour tous ses produits, à l'exception des trois principaux, il est vrai, des sucres de qualité supérieure, des cafés et des cotons. Exempts de droits à la sortie de ces colonies, lorsqu'ils sont transportés par navires français, leurs produits, chargés sur navires étrangers, étaient grevés d'un droit de 2 fr. par quintal métrique ou par hectolitre. Quant à la Guyane, on la laissa libre d'exporter à l'étranger tous ses produits indistinctement, en partie même affranchis de ce droit.

Pour les comptoirs français de l'Inde, la franchise du commerce avec l'étranger est complète, à l'importation comme à l'exportation. L'île de Gorée aussi jouit, en vertu du décret du 8 février 1852, d'une très-grande latitude à ces deux égards; mais il n'en est pas de même pour le Sénégal, qui ne peut envoyer directement à l'étranger aucun de ses produits et n'est autorisé à en tirer qu'un nombre assez limité de marchandises.

Les produits français d'origine ou nationalisés, en France, par l'acquittement des droits de douane, y furent affranchis des droits de sortie, à la destination de nos colonies par la loi du 17 juillet 1791.

Les prohibitions à la sortie de France n'étaient guère plus applicables aux expéditions pour ces colonies. A la Réunion, toutes les importations de France sont admises en franchise, à l'exception des eaux-de-vie, soumises à un droit de 50 fr. par hectolitre. Le dernier tarif général des droits de douane et taxes locales, perçus dans cette colonie, a été publié dans les *Annales du commerce extérieur*, en janvier 1857[1]. Aux Antilles, une partie des produits français étaient soumis à des droits d'entrée, aux termes de la loi du 29 avril 1845; à Gorée, l'importation en fut déclarée franche, tandis qu'au Sénégal ils eurent à payer généralement 2 p. 100 de la valeur (régime de 1852).

Les produits coloniaux expédiés à destination des ports de France, sont exempts de tout droit de sortie, à l'embarquement; à l'importation en France, les uns jouissent de la même franchise, tandis que les autres, notamment les denrées les plus importantes, telles que le sucre et le café, sont soumis à un régime spécial de droits fiscaux, plus favorable toutefois que celui qui s'y applique à leurs similaires étrangers.

Les lois contenant la nomenclature des articles que nos colonies peuvent recevoir directement de l'étranger, ont aussi fixé les taxes auxquelles ils y sont assujettis. La liste de ces objets est plus étendue pour la Réunion que pour les Antilles, et encore plus longue pour la Guyane, qui a obtenu la faculté de tirer des entrepôts de France, exemptes de droits pour sa consommation, les marchandises étrangères qu'elle ne peut se procurer directement à l'étranger.

Des entrepôts fictifs existent à Cayenne, depuis 1821, et à Gorée, depuis 1822. Des entrepôts réels ont été créés à la Martinique et à la Guadeloupe, en exécution de la loi du 12 juillet 1837; à la Réunion, par suite de l'ordonnance du 18 décembre 1839. Les entrepôts des Antilles furent autorisés à recevoir des marchandises françaises de toute espèce et toutes les marchandises étrangères non prohibées. Cependant, les articles d'Europe et ceux de la Méditerranée n'étaient admis, dans les entrepôts des colonies, qu'importés directement des lieux de production ou des entrepôts de France, par navires français.

1. Voir France, L. C., n° 158.

un peu plus loin les heureux changements que la loi
1 a opérés, dans le régime des colonies à cultures, et
ur le § 10 le court exposé de la législation com-
, dont la prise de possession par la France ne

commerce et de navigation.

fluence que ces traités ont exercée
la législation commerciale et de
re et en France, mais dans
oblige à en faire ici une
ce n'apparurent d'abord
s les traités politiques, à
nes prirent dans la suite, en se
portance, surtout quand, après le congrès
, les cabinets eurent généralement adopté l'usage
les traités de commerce et de navigation des traités
ues.

Nous avons vu que la législation douanière, établie dans les deux derniers siècles sur le pied d'un état de guerre perpétuelle, n'avait, à force d'antagonisme, abouti dans l'ensemble qu'à imprimer une direction artificielle au commerce. La négociation de traités de commerce et de navigation offrait alors un moyen de remédier ou de parer aux conséquences trop fâcheuses d'un régime fondé sur des principes étroits. S'il est vrai que le nombre de ces traités même accuse indirectement les vices de la législation qui les a rendus nécessaires, et qu'ils ont, dans bien des cas, eux-mêmes contribué à rendre plus vicieuse encore, sous l'influence des anciennes doctrines, il n'est pas moins incontestable qu'au point de vue du droit des gens, ils ont servi aussi à introduire, dans la pratique générale, des principes et des maximes uniformes, qui ont permis d'établir les échanges internationaux sur une solide base légale. C'est là, en effet, un des principaux avantages de ces traités, sinon dans les rapports entre les nations civilisées, qui sont depuis longtemps tombées d'accord sur presque tous les points dont il s'agit ici, du moins dans les

relations avec des pays étrangers aux idées de la civilisation européenne, comme autrefois l'Empire turc, et jusqu'à ces derniers temps aussi la Chine, le Japon, le royaume de Siam, etc.

Il y a plus à dire contre l'usage, ou plutôt l'abus, qui a été fait de ces traités, dans leur application au régime des douanes et de la navigation. On s'y embarrassait peu autrefois de l'équité. Ne visant qu'à fixer les tarifs de manière à favoriser, en tout état de cause, les industries arriérées du pays pour lequel on stipulait, et à grever le plus possible les produits de celles dans lesquelles l'autre partie avait une incontestable supériorité, on croyait avoir ainsi trouvé le moyen de faire prospérer le commerce de la patrie, aux dépens de celui des pays étrangers. Depuis les traités de Westphalie, où les Hollandais étaient parvenus à faire insérer la clause de la fermeture de l'Escaut, pour ruiner à jamais Anvers, les négociateurs rivalisèrent partout de ruse, et souvent ne reculèrent même pas devant les moyens les plus violents, pour arriver à ces fins illusoires. L'Angleterre marcha longtemps dans cette voie, funeste aux intérêts généraux de l'humanité. Les traités conclus par elle jusqu'à l'époque de la révolution d'Amérique, sont hérissés de droits différentiels et de priviléges pour tel ou tel pavillon, ainsi que pour les marchandises de certaines provenances.

En général, ces traités exclusifs, stipulant des avantages particuliers en faveur d'un peuple, ont rarement produit les effets qu'on en attendait; le plus souvent, au contraire, ils ont occasionné des différends, des représailles, de nouvelles guerres même, sans bien durable pour aucune des parties contractantes, pas même pour celle qui, en apparence, était largement favorisée. Presque toujours, les autres États s'empressaient de protester et de faire assaut de réclamations. De là aussi la mode, qui finit par devenir presque générale, de stipuler d'avance pour soi le traitement de la nation la plus favorisée. Cette clause est la meilleure critique de l'abus des traités. En thèse générale, il est évidemment plus simple, lorsque les rapports d'une situation donnée le permettent, de procéder par des lois intérieures de l'État, ou par voie de disposition générale, à l'abaissement graduel des droits de douane. Mais, comme les circonstances ne le permettent pas toujours, la voie de réforme par les traités aussi,

pourvu qu'ils fassent aux principes des saines doctrines des concessions vraies, larges et durables, et attaquent le mal d'une législation vicieuse à sa racine même, peut marquer un acheminement positif vers la liberté commerciale, comme le dernier traité de la France avec l'Angleterre, par exemple, point de départ d'une ère nouvelle dans notre législation économique.

Nous ne signalerons ici que les principaux traités de l'espèce conclus par ces deux puissances avec les autres pays, en réservant pour la fin du paragraphe ceux qui sont directement intervenus entre elles. Parmi les volumineuses collections auxquelles il faut renvoyer, pour la série complète et la teneur de ces actes diplomatiques, nous nous bornons à indiquer celles de Dumont et Rousset, comme les plus anciennes; celle de Martens et de ses continuateurs, qui part de 1761; puis, pour les traités de commerce et de navigation de la France en particulier, depuis la paix de Westphalie, le recueil de MM. d'Hauterive et de Cussy; pour les plus récents, les *Annales du commerce extérieur*, FRANCE, Législation commerciale, rubrique sous laquelle les documents n°s 45, 126, 127, 160, 161, 181 et 191, contiennent aussi un résumé analytique des traités publiés jusqu'en 1860; pour les traités de l'Angleterre, enfin, avec les autres pays, l'article *Commercial Treaties* et les pages 1442, 1459 et 1481 du *Dictionnaire du commerce* de Macculloch, édition de 1859, ainsi que l'*Histoire de la réforme commerciale en Angleterre* de M. H. Richelot, tome Ier, p. 438, et tome II, p. 443.

Nous aurons soin, d'ailleurs, lorsque nous présenterons la statistique du mouvement des relations commerciales des divers pays, avec les deux qui forment notre sujet, de faire connaître plus exactement, pour chacun, les traités formant le régime en vigueur.

Nous avons déjà mentionné, p. 348, comme un de nos anciens traités les plus importants, celui de 1535 avec la Turquie, par suite duquel le pavillon français fut longtemps, à part celui de Venise, le seul qui couvrît les marchandises de tous les pays, dans les eaux du Levant, où les Anglais ne parvinrent à s'affranchir de son intermédiaire qu'en 1599, les Hollandais qu'en 1612. Dans le nouveau traité conclu par Louis XIV avec la Porte, en 1673, la France se contenta du traitement de la nation la plus favorisée. Dès 1626, le

relations avec des pays étrangers aux idées de la civilisa-
péenne, comme autrefois l'Empire turc, et jusqu'à ces de
aussi la Chine, le Japon, le royaume de Siam, etc.

Il y a plus à dire contre l'usage, ou plutôt l'abus
ces traités, dans leur application au régime des do
gation. On s'y embarrassait peu autrefois de l'é
fixer les tarifs de manière à favoriser, en tou
dustries arriérées du pays pour lequel on
plus possible les produits de celles da
avait une incontestable supériorité, on
moyen de faire prospérer le commer
celui des pays étrangers. Depuis l
Hollandais étaient parvenus à fa
de l'Escaut, pour ruiner à jama
partout de ruse, et souvent ne
les plus violents, pour a ... citer
marcha longtemps dans ... anglais qui le
de l'humanité. Les trai ... et acte convention-
volution d'Amérique ... été de négociation dont la
léges pour tel ou t ... Angleterre, sur le terrain des
certaines proven ... on s'est néanmoins exagéré la portée

En général ... es; car, si le Portugal y levait, moyennant le
liers en fave ... droit, la prohibition sur les draps, en faveur de
attendait; ... ule, qui lui accordait en retour le privilége exclusif
férends, ... minution de droit d'un tiers sur les vins portugais, la contre-
durabl ... anglaise était assez fortement organisée, dans la péninsule,
qui ... éluder, au besoin, le droit protecteur ou la prohibition même.
au ... autres traités curieux de la même époque furent ceux de l'*asiento*,
... consistant dans le privilége d'approvisionner d'esclaves les colonies
espagnoles, lequel, après la paix d'Utrecht, en 1713, repassa de la
compagnie française de Guinée aux Anglais, pour trente ans, avec la
permission d'envoyer en outre, chaque année, dans les mêmes
colonies, un navire chargé de marchandises anglaises.

En 1797, les États-Unis avaient obtenu de renouer avec les Antilles les relations qu'ils entretenaient avec elles, antérieurement à l'époque de leur émancipation; mais, ces rapports n'étaient pas encore soumis

...s certaines et ne furent mieux déterminés que par les ...le 1815 et de 1818, entre la Grande-Bretagne et les ...nvelées pour dix ans, le 6 août 1827, et complétées ...aités spéciaux. Un des traités de commerce et de ...portants de l'époque des guerres du premier ...gleterre avec le Portugal, signé le 19 février ...qui ouvrit le Brésil au commerce britan-... commerce conclus par la Grande-...t de la paix générale, furent, outre ... de 1816 avec les Deux-Siciles; ...s Indes orientales), la Prusse ...vres, la Colombie, et les ... la Suède et la Norvége, ...ne, etc. Ces traités, qui ...ur la plupart, sur des bases ... pour effet de ranimer la concur-...ais et les pavillons étrangers, dans les ...gation. Par suite des nouveaux traités et con-... avec l'Autriche, de 1841 avec l'Association alle-...de 1843 avec la Russie, les ports même étrangers du ... et de l'Elbe, pour les navires autrichiens, ceux de l'embou-...ure de l'Elbe aux bouches de la Meuse, non-seulement pour les navires prussiens, mais aussi pour les pavillons du Hanovre, d'Oldenbourg et du Mecklembourg (en 1844), et ceux de la Vistule ou du Niémen, pour les navires russes, furent assimilés, quant au traitement appliqué à leurs expéditions, dans les ports britanniques, à ceux de la domination respective desdites puissances. Cependant, comme la prépondérance manufacturière et commerciale de l'Angleterre était encore l'objet des défiances du continent, l'espoir que nourrissait sir Robert Peel, en 1842, de traiter avec plusieurs États, sur la base de réductions de droits mutuelles, à l'importation des produits, ne s'était point réalisé. Mais, la convention de Balta-Liman avec la Porte (16 août 1838), celle de 1841 avec les villes Anséatiques, les traités de la même année et du 27 février 1851 avec les États sardes, de 1842 avec le Portugal et avec la Chine (traité de Nankin), de 1850 avec le Pérou, de 1851 avec la Belgique, sans parler d'une

cardinal de Richelieu avait fait négocier de même un premier traité de commerce avec le tsar Michel de Russie; mais cette ouverture, semblable aux nombreuses conventions du temps, dans lesquelles la simple faculté de trafiquer était l'objet principal que l'on stipulât, n'eut guère alors de résultats pratiques, et nos relations directes avec cet empire ne commencèrent à s'animer que beaucoup plus tard. Les traités particuliers conclus, sous l'ancienne monarchie française, depuis la paix d'Utrecht, eurent surtout pour effet, comme nous l'avons déjà vu p. 360, d'étendre l'exemption du droit de fret de la Hollande aux villes Anséatiques, aux royaumes du Nord, à l'Angleterre et à l'Espagne, qui obtint en France, par le pacte de famille du 15 août 1761 (art. 24), suivi d'une convention explicative du 2 janvier 1768, le bénéfice des priviléges dont y jouissait le pavillon national jusqu'au droit, qu'elle a conservé depuis, de participer même au cabotage entre nos ports.

Parmi les traités britanniques du dernier siècle, le premier à citer est le fameux traité de Méthuen, nom du diplomate anglais qui le négocia, en 1703, avec le Portugal. En prônant cet acte conventionnel comme un chef-d'œuvre de cette habileté de négociation dont la renommée était surtout acquise à l'Angleterre, sur le terrain des débats de l'intérêt mercantile, on s'est néanmoins exagéré la portée réelle de ses effets pratiques; car, si le Portugal y levait, moyennant le rétablissement d'un droit, la prohibition sur les draps, en faveur de l'Angleterre seule, qui lui accordait en retour le privilége exclusif d'une diminution de droit d'un tiers sur les vins portugais, la contrebande anglaise était assez fortement organisée, dans la péninsule, pour éluder, au besoin, le droit protecteur ou la prohibition même. D'autres traités curieux de la même époque furent ceux de l'*asiento*, consistant dans le privilége d'approvisionner d'esclaves les colonies espagnoles, lequel, après la paix d'Utrecht, en 1713, repassa de la compagnie française de Guinée aux Anglais, pour trente ans, avec la permission d'envoyer en outre, chaque année, dans les mêmes colonies, un navire chargé de marchandises anglaises.

En 1797, les États-Unis avaient obtenu de renouer avec les Antilles les relations qu'ils entretenaient avec elles, antérieurement à l'époque de leur émancipation; mais, ces rapports n'étaient pas encore soumis

à des règles certaines et ne furent mieux déterminés que par les conventions de 1815 et de 1818, entre la Grande-Bretagne et les États-Unis, renouvelées pour dix ans, le 6 août 1827, et complétées depuis par divers traités spéciaux. Un des traités de commerce et de navigation les plus importants de l'époque des guerres du premier Empire, fut celui de l'Angleterre avec le Portugal, signé le 19 février 1810, à Rio de Janeiro, et qui ouvrit le Brésil au commerce britannique. Les premiers traités de commerce conclus par la Grande-Bretagne, depuis le rétablissement de la paix générale, furent, outre les conventions déjà nommées, ceux de 1816 avec les Deux-Siciles; de 1824 avec les Pays-Bas (au sujet des Indes orientales), la Prusse et le Danemark; de 1825 avec Buenos-Ayres, la Colombie, et les villes Anséatiques; de 1826 avec la France, la Suède et la Norvége, le Mexique et le Brésil; de 1829 avec l'Autriche, etc. Ces traités, qui ont été postérieurement renouvelés, pour la plupart, sur des bases plus larges, avaient eu, dès lors, pour effet de ranimer la concurrence entre le pavillon anglais et les pavillons étrangers, dans les limites de l'acte de navigation. Par suite des nouveaux traités et conventions de 1838 avec l'Autriche, de 1841 avec l'Association allemande, et de 1843 avec la Russie, les ports même étrangers du Danube et de l'Elbe, pour les navires autrichiens, ceux de l'embouchure de l'Elbe aux bouches de la Meuse, non-seulement pour les navires prussiens, mais aussi pour les pavillons du Hanovre, d'Oldenbourg et du Mecklembourg (en 1844), et ceux de la Vistule ou du Niémen, pour les navires russes, furent assimilés, quant au traitement appliqué à leurs expéditions, dans les ports britanniques, à ceux de la domination respective desdites puissances. Cependant, comme la prépondérance manufacturière et commerciale de l'Angleterre était encore l'objet des défiances du continent, l'espoir que nourrissait sir Robert Peel, en 1842, de traiter avec plusieurs États, sur la base de réductions de droits mutuelles, à l'importation des produits, ne s'était point réalisé. Mais, la convention de Balta-Liman avec la Porte (16 août 1838), celle de 1841 avec les villes Anséatiques, les traités de la même année et du 27 février 1851 avec les États sardes, de 1842 avec le Portugal et avec la Chine (traité de Nankin), de 1850 avec le Pérou, de 1851 avec la Belgique, sans parler d'une

multitude d'autres de la même époque, qu'il serait trop long d'énumérer, n'ont pas moins été très-utiles au commerce britannique. Ce fut surtout le traité du 5 juin 1854 avec les États-Unis, dont la marine obtint, sous bénéfice de réciprocité, pour dix ans, avec clause de tacite reconduction, le droit illimité de pêcher sur toutes les côtes des possessions anglaises de l'Amérique du Nord, et l'entière franchise du commerce avec les colonies anglaises, pour les denrées de subsistance et un grand nombre d'autres articles, qui témoigna d'un remarquable changement, opéré par l'accomplissement de la réforme et le triomphe du principe de la liberté du commerce, dans la politique coloniale de la Grande-Bretagne.

En France, les traités conclus sous la Restauration furent surtout amenés par la nécessité d'apaiser le mécontentement des puissances qui, se plaignant de nos surtaxes de navigation, nous menaçaient d'une guerre de tarifs. Ceux du 24 juin 1822 avec les États-Unis et du 26 janvier 1826 avec l'Angleterre, qui forment encore aujourd'hui, l'un et l'autre, pour les rapports de navigation avec ces deux pays, les bases du régime en vigueur, admirent le principe de la libre concurrence de leurs pavillons avec le nôtre et les affranchirent de toute surtaxe, dans le commerce direct. Les navires américains, cependant, ne sont pas, comme les navires anglais, traités sur le pied d'une égalité parfaite, mais soumis, pour le corps du bâtiment, à un droit de 5 fr. par tonneau. Ce régime d'assimilation du traitement, pour le transport direct des produits nationaux, a été ultérieurement étendu à beaucoup d'autres pays, comme la Hollande, le Danemark, la Russie, les Deux-Siciles, la Sardaigne, etc. Le nombre total de ces traités, dits de réciprocité, est aujourd'hui (septembre 1863) de 25[1].

---

1. Nous en avons d'effectifs avec l'Espagne, du 20 juillet 1814, les États-Unis, du 24 juin 1822, le Brésil, du 8 janvier 1826, l'Angleterre, du 26 janvier 1826, la Bolivie, du 9 décembre 1834, l'Uruguay, du 8 avril 1836 (prorogé jusqu'au 27 juin 1862), le Mexique, du 9 mars 1839, la Nouvelle-Grenade, des 18 avril 1840 et 15 mai 1856, les Pays-Bas, du 25 juillet 1840, le Danemark, du 9 février 1842, le Venezuela, du 25 mars 1843, l'Équateur, du 6 juin 1843, le Chili, du 15 septembre 1846, le Guatemala, du 8 mars 1848, Costa-Rica, du 12 mars 1848, la Sardaigne (devenue depuis le royaume d'Italie), du 5 novembre 1850, la république dominicaine (redevenue possession espagnole), du 8 mai 1852, le Paraguay, du 4 mars

L'Allemagne et l'Autriche, la Suède et la Norvége, la Turquie et la Grèce, sont les seuls pays d'Europe avec lesquels la France ne se trouve liée par aucun traité de navigation de l'espèce, l'adoption de celui du 30 juillet 1862, avec la Prusse, par les autres membres du Zollverein, étant encore incertaine à l'heure qu'il est.

Par l'effet des traités de commerce et de navigation, fondés sur le pied de la réciprocité, le droit de tonnage cessa d'être perçu sur les navires assimilés aux nôtres, ou fut du moins réduit à l'équivalent de la taxe que les premiers paient chez eux et que nous supportons également. D'un autre côté, l'effet des surtaxes de navigation fut levé, pour les produits du sol et de l'industrie des pays contractants, et de plus les marchandises de leurs entrepôts purent être importées chez nous par leurs propres navires, aux mêmes conditions que sous notre pavillon. Cependant ces traités, en modifiant la condition de nos rapports directs avec les pays admis, chez nous, au traitement national, n'ont modifié en rien l'application du principe des surtaxes et droits différentiels dans les autres cas. Ainsi, par exemple, le navire anglais qui importe directement des sucres ou des cafés de l'Inde ou de l'Amérique dans un port français, y est soumis aux mêmes charges que le navire étranger non assimilé au nôtre. Combinée de manière à exercer une action le plus souvent prohibitive, la surtaxe de provenance égalait souvent et parfois même dépassait la totalité du prix du fret. Il en fut du moins ainsi jusqu'à la réforme introduite, depuis 1860, dans notre législation maritime, par plusieurs lois et décrets plus récents, pour lesquels nous renvoyons au paragraphe qui va suivre. L'exagération du système atteint par ces mesures avait été, finalement, reconnue par les armateurs eux-mêmes, qui, lors de la discussion de ces lois, jugèrent suffisante, pour la sauvegarde des intérêts du pavillon, une surtaxe de 20 ou 30 fr., selon que la marchandise est originaire des pays en deçà ou au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance. (Rapport à l'Empereur du 1er mai 1862.)

1853 (renouvelé le 9 août 1862), le Portugal, du 9 mars 1853, l'État de Honduras, du 22 février 1856, la Russie, du 14 juin 1857, le Salvador, du 2 janvier 1858, le Nicaragua, du 11 avril 1859, le Pérou, du 9 mars 1861, la Belgique, du 1er mai 1861.

Il nous reste à donner quelques explications sur les principaux traités conclus depuis la révolution de Juillet. Celui de 1840 avec les Pays-Bas ne se borna pas à des stipulations maritimes; il leva aussi, à l'importation par terre, la prohibition de l'article 22 de la loi du 28 avril 1816, pour les denrées tropicales et les cotons arrivant des ports néerlandais, par le Rhin et la Moselle, aux bureaux de Strasbourg et de Sierck, moyennant le paiement des droits appliqués aux provenances des entrepôts d'Europe, sous pavillon français. Cette concession toutefois, par suite de la faible navigabilité de ces voies fluviales, dans la partie supérieure de leur cours, n'eut pas les résultats qu'on en avait espérés. Le même traité, dont les dispositions relatives au commerce direct avaient encore plus d'importance, réduisit, en faveur de la Hollande, les droits sur les fromages de pâte dure et sur la céruse; en faveur de la France, ceux que la douane néerlandaise percevait jusque-là sur nos soieries, nos bonneteries, nos tulles et dentelles, nos papiers de tenture, nos porcelaines, notre coutellerie, notre mercerie, nos savons, nos vins et nos spiritueux en bouteilles, et il les supprimait même entièrement sur nos vins et nos eaux-de-vie en cercles. L'impossibilité de réaliser le projet d'union douanière de la France avec la Belgique, contre lequel les vues d'intérêt étroites des manufacturiers avaient multiplié les objections de part et d'autre, fut cause que les négociations, suivies à ce sujet depuis dix ans, n'aboutirent en définitive, avec ce pays, qu'au traité de commerce de 1842. La Belgique, qui avait déjà obtenu en France un tarif différentiel pour ses fontes et pour ses houilles, s'y assura en outre le bénéfice de droits réduits sur un autre objet de grande consommation, ses fils et tissus de lin et de chanvre, en retour de concessions sur nos soieries, nos vins et nos sels, avantages auxquels elle ne tarda pas, cependant, à faire participer également les pays de l'Association douanière allemande. L'opinion, peu favorable aux conditions de ce traité, porta le gouvernement de Louis-Philippe à le modifier, par la convention du 13 décembre 1845, qui limita les quantités de fils et de toiles que la Belgique pouvait introduire en France, avec le bénéfice des taxes réduites, et détermina le retrait de quelques mesures de tarif, par l'adoption desquelles le gouvernement belge nous avait donné, dans l'intervalle, un nouveau

sujet de plaintes. Ce furent aussi les concessions sur nos vins et nos eaux-de-vie qui dominaient dans l'intérêt commercial de notre traité du 28 août 1843 avec le Piémont, en faveur duquel la France avait consenti à une réduction de droits sur les bestiaux sardes, importés par terre, et conclu au maintien de la franchise dont il jouissait, dans l'approvisionnement de l'Algérie, pour les céréales, bestiaux et autres produits de son sol, envoyés dans les ports de celle-ci en droiture. Le nouveau traité du 5 novembre 1850, suivi le 20 mai 1851 d'une convention additionnelle avec le même État, élargit encore les dispositions du précédent, excepté pour l'importation en franchise dans les ports d'Algérie, qui fut limitée aux bois, au charbon et aux matériaux à bâtir, ainsi que pour l'application du traitement national, dans les ports de France, qui fut restreinte aux navires sardes venant avec des chargements des ports sardes. Un traité avec la Russie, du 16 septembre 1846, mis en exécution par ordonnance du 17 novembre suivant, avait été compris dans les projets de loi dont la révolution de février 1848 empêcha la discussion. Il accordait à cette puissance, qui poursuivait depuis longtemps, pour son pavillon, la réciprocité du traitement national, cet avantage, désiré surtout par elle dans l'intérêt des bénéfices du transport de ses produits, qui sont, généralement, de nature encombrante, mais sans l'étendre d'abord au régime du commerce direct avec les ports de la mer Noire et de celle d'Azof. Or, ces derniers nous fournissaient la majeure partie de notre approvisionnement en graines oléagineuses, avant le vote des droits prohibitifs de 1845, qui avait provoqué, la même année, en Russie, l'adoption de représailles dirigées contre la France, principalement sous la forme de surtaxes très-élevées, frappant le chargement ainsi que la coque des navires. Depuis lors, cependant, le traité avec la Russie du 14 juin 1857 a complétement effacé cette distinction entre les ports septentrionaux et méridionaux. Un autre traité, qui n'a plus aujourd'hui d'effet par suite des grands changements survenus dans l'organisation politique de la péninsule, celui du 12 mai 1847 avec les Deux-Siciles, mettait également un terme à d'anciennes complications.

Nous n'avons qu'incidemment mentionné jusqu'ici les traités de commerce les plus importants pour ce parallèle, ceux de la France

avec l'Angleterre même. Comme un de nos plus savants économistes, M. L. Wolowski, se propose d'en publier sous peu une histoire complète en deux volumes, dont la première partie, remontant jusqu'au plus ancien de la série de ces traités, conclu sous le règne de Louis XI, a paru dans le *Journal des Économistes*, en 1860, nous pouvons nous borner ici à un très-court aperçu de cet historique. Pendant la lutte presque incessante des deux puissances au dernier siècle, les lois anglaises, alors bien plus restrictives que notre propre législation douanière ne prohibant encore absolument que les tissus de coton, interdisaient même le commerce avec la France, ainsi réduit d'ordinaire aux ressources d'une contrebande, très-active cependant. Une fois entrée dans ces voies, l'Angleterre, lors de la conclusion de la paix d'Utrecht, n'insista pas pour obtenir, comme la Hollande, le retour aux stipulations commerciales du traité de Ryswick, c'est-à-dire l'exemption des droits plus rigoureux du tarif de 1667, en France. Des projets de traité de commerce, formés un instant en 1669 et en 1713, échouèrent surtout par suite des objections du gouvernement et des dispositions défavorables des fabricants et du public anglais. Il en fut ainsi jusqu'à la paix de Versailles, en 1783. L'initiative, pour l'ouverture de la négociation qui s'y établit, sur le pied de la réciprocité et de la convenance mutuelle, vint du ministère français, où le comte de Vergennes était alors chargé du département des affaires étrangères. Elle conduisit, sous l'influence des idées larges qui prévalaient alors en France, à la conclusion de ce fameux traité du 26 septembre 1786, que l'on crut pouvoir, au premier moment, saluer comme une victoire décisive des doctrines libérales en matière économique. Ce traité, appelé aussi d'Eden, nom de l'habile négociateur qui y coopéra avec le plus de succès, dans l'intérêt britannique, levait la prohibition des cotonnades, en France, et n'y soumettait ces tissus et les autres produits principaux des manufactures anglaises qu'à un droit de 10 à 12 p. 100 de la valeur, qui, dans l'opinion de M. Amé, ne devait même, en réalité, d'aucune façon constituer pour nos fabricants une protection de plus de 7 à 8 p. 100. L'Angleterre, de son côté, nous accordait une réduction, à moitié environ, du droit sur nos vins, mais sans préjudice de la faveur que le traité de Méthuen assurait encore à ceux du Portugal,

dans la consommation anglaise; elle consentait également à réduire les droits d'entrée sur nos eaux-de-vie et nos huiles, sur nos batistes et linons, nos gazes, les modes, la quincaillerie, la tabletterie, les glaces, etc.; mais, c'étaient là des concessions en partie presque illusoires, en ce qui touchait nos vins surtout. De plus, la guerre, qui ne tarda pas à se rallumer, par suite de la révolution de 1789, fit évanouir les espérances que l'on aurait encore pu concevoir d'une plus longue épreuve des effets de ce traité, dont les dispositions n'avaient été ni toutes heureuses, ni surtout favorisées par les conjonctures. La France repassa brusquement sous le régime des prohibitions, qui s'y maintint, comme nous l'avons vu, jusqu'après la proclamation de la liberté commerciale, en Angleterre même, par sir Robert Peel. Elle n'en sortit, à la fin, que par la conclusion du traité anglo-français du 23 janvier 1860, point de départ de la nouvelle phase dans laquelle vient d'entrer notre législation douanière, dont il nous reste à suivre la transformation et à montrer l'état actuel.

§ 9. Le traité anglo-français et ses conséquences.

L'état de choses dans lequel intervint la négociation du traité anglo-français, a été en partie déjà expliqué, à la fin du § 7. L'exemple de la révolution économique, récemment et heureusement accomplie en Angleterre, n'avait pas tardé à communiquer une nouvelle ardeur aux esprits en France. Dès 1846 d'ailleurs, Bordeaux y avai donné le signal du mouvement libre-échangiste. Parmi ses champions les plus avancés et les plus actifs, il comptait les économistes les plus distingués par leurs écrits, leur enseignement et leur autorité personnelle en pareille matière, tels que feu Frédéric Bastiat, M. L. Wolowski, l'éminent M. Michel Chevalier surtout. Mais, si la cause de la liberté du commerce gagnait tous les jours du terrain, dans l'opinion publique, si le gouvernement impérial était arrivé lui-même à se convaincre de la nécessité d'une réforme complète, tout projet formé dans ce but rencontrait, non moins qu'autrefois, de vives résistances au sein de l'assemblée législative, où dominait la phalange serrée des représentants de la grande industrie, opiniâtrément attachés au maintien des traditions du régime protecteur, dont

l'abandon volontaire leur eût paru le plus grand des sacrifices. En présence de ces difficultés et des alarmes que chaque froissement d'intérêts menaçait de faire naître, le gouvernement, sans renoncer à ses vues, n'en poursuivit d'abord la réalisation qu'avec les plus grands ménagements, par l'adoption de mesures partielles d'une incontestable utilité, propres à faciliter l'accomplissement de sa tâche, lorsqu'il jugerait le moment venu de la prendre vigoureusement en mains et d'user pleinement de cette initiative, par laquelle il se réservait de trancher, dans le sens du progrès, une question d'une aussi haute importance. Les bonnes dispositions du cabinet anglais à traiter avec la France, dans un intérêt mutuel, sur une large base de concessions réciproques, ouvrant à chacun des deux pays une perspective d'avantages nombreux et certains, amenèrent cette occasion propice. Déjà l'Empereur, dans une lettre du 5 janvier 1860, qui fut comme le prélude de ces négociations, venait d'exposer son programme économique, en proclamant de nouveau la nécessité d'affranchir de tous droits l'importation des matières premières, de substituer à la prohibition des droits protecteurs modérés, sur les produits des manufactures étrangères qu'elle frappait, de multiplier les moyens d'échange, à l'extérieur, par la conclusion de traités avec l'étranger, à l'intérieur, par l'achèvement des chemins de fer, des routes, des canaux, etc., ainsi que par l'abaissement des frais de transport qui devait en résulter, et d'encourager en même temps, par de nouvelles facilités de crédit, l'agriculture et l'industrie nationales. Quant au traité même, négocié, du côté de l'Angleterre, par l'ambassadeur de cette puissance, lord Cowley, et par M. Richard Cobden; du côté de la France, par MM. Baroche et Rouher, il fut signé le 23 janvier et ratifié le 4 février suivant. Ce traité [1], suivi de deux articles additionnels, portant les dates du 25 février et du 27 juin de la même année, a été conclu pour dix ans. Il est également applicable à l'Algérie. Le bénéfice de ses dispositions a été, en outre, étendu aux îles anglo-normandes, par une décision ministérielle du 28 janvier 1861, sur l'engagement pris par le gouvernement anglais

1. Voir, pour le texte, *Annales du commerce extérieur*, FRANCE, L. C., nos 188 et 193.

de refuser la sanction, pendant toute la durée du traité, à toute modification préjudiciable aux importations françaises, dans les tarifs de douane et d'octroi de ces îles.

Dans les concessions que se firent réciproquement les deux pays, celles de l'Angleterre avaient, à peu d'exceptions près, un effet immédiat, tandis que la France, pour ménager les intérêts industriels et parer aux inconvénients d'un changement de régime trop brusque, s'était réservé d'échelonner les siennes sur une période de transition, dont le dernier terme était fixé au 1er octobre 1864. Par ce traité, le gouvernement français s'engageait à lever, en faveur des produits anglais importés, toutes les prohibitions encore existantes, pour les remplacer par des droits *ad valorem* de 30 p. 100 au maximum, à réduire ultérieurement à 25 p. 100 et à convertir, autant que possible, en droits spécifiques, ce qui a eu lieu depuis d'un commun accord, après une enquête, opérée sous la direction du Conseil supérieur de l'agriculture, du commerce et de l'industrie. Des réductions sur les houilles, sur les fers, fontes et aciers, ainsi que sur les machines britanniques, furent également stipulées. L'Angleterre, de son côté, consentait à la diminution des droits d'entrée sur nos vins, nos eaux-de-vie, nos soieries et nombre d'autres articles. Mais, en ce qui concerne les transports de la navigation tierce, le traité ne toucha pas au régime de la surtaxe établie sur eux, en faveur du pavillon français, dans nos ports. L'échelle des droits du tarif conventionnel a été réglée par le décret du 29 septembre, pour les fers, et par les deux conventions complémentaires des 12 octobre et 16 novembre 1860, pour les autres articles[1]. Les nouveaux tarifs accompagnent ces actes. Le traité entra en pleine vigueur le 1er octobre 1861.

Ce grand acte international n'était pas destiné à rester isolé, mais à former l'instrument de la réforme et le point de départ de la rénovation complète du régime commercial de la France. Des mesures préparatoires de la mise en exécution, décrétées et votées comme lois d'intérêt général, le dégrèvement absolu de presque toutes les ma-

1. Voir *Annales du commerce extérieur*, FRANCE, L. C., nos 196 et 197. Nous renvoyons au même recueil, pour les textes, et à l'exposé de nos relations commerciales avec la Grande-Bretagne, pour l'énumération des mesures d'exécution secondaires du traité.

tières premières, avec la suppression d'une partie des primes à la sortie, et une réduction notable des droits fiscaux, sur l'importation de plusieurs des denrées de consommation les plus importantes, telles que le sucre, le café, le cacao, etc., le suivirent de près.

Les lois du 5 et du 23 mai 1860, concernant, l'une le tarif des laines, cotons et autres matières premières, l'autre celui des sucres, cafés, cacaos et thés[1], puis les décrets du 16 janvier et du 24 juin 1861[2], modifiant la seconde, opérèrent dans l'assiette des droits différentiels et des surtaxes de navigation, pour les principales marchandises, une grande simplification, tendant à faire disparaître l'échelonnement de ces droits, selon la distance que parcourait la marchandise. Il en est résulté que notre législation actuelle, en principe, n'admet plus d'autre situation privilégiée pour le navire français qu'une modération de taxe, lorsqu'il importe directement la marchandise du pays de production; dans tous les autres cas, lorsqu'il ne fait, par exemple, qu'importer des denrées coloniales des entrepôts d'Europe, elle le traite comme le pavillon étranger.

Déjà antérieurement, un décret du 18 juillet[3] avait établi le nouveau régime de la houille, et un autre du 5 janvier 1861[4], poursuivi le dégrèvement des matières premières, à l'entrée, et la suppression des primes, à la sortie.

Le tour de la réforme du régime colonial ne pouvait manquer d'arriver aussi. Déjà un décret du 29 septembre 1860[5] venait d'autoriser nos colonies à importer directement de l'étranger les machines et appareils, ainsi que les objets en fonte, fer ou tôle de fabrication étrangère, pour l'usage des sucreries. Puis vint la mesure qui marqua le pas le plus décisif dans le sens de l'émancipation commerciale

1. Voir, pour les textes, *Annales du commerce extérieur*, FRANCE, L. C., n° 190.

2. *Ibid.*, n° 199, p. 48, et 203, p. 231. Le décret de janvier supprimait la surtaxe établie par la susdite loi du 23 mai 1860, sur les sucres étrangers, importés des pays hors d'Europe par navires français; celui de juin règle le nouveau tarif d'importation des sucres étrangers non raffinés de toute provenance, des cafés, des graines et fruits oléagineux, des huiles fixes, des fers de Suède, etc.

3. *Ibid.*, n° 193.

4. *Ibid.*, n° 199. Pour l'explication de ce décret, il faut voir en outre, dans le même recueil, une décision ministérielle du 7 mars suivant.

5. *Ibid.*, n° 196, p. 46.

de nos colonies à cultures. Ce fut la loi du 3 juillet 1861[1], sur le régime des douanes des îles de la Martinique, de la Guadeloupe, et de la Réunion, loi réglant le tarif de l'importation des marchandises étrangères dans ces colonies, et dont l'article 6 admet aussi les navires étrangers à participer, sous l'obligation du paiement d'une taxe dont les nôtres sont exempts, même aux transports entre la France et les îles dont il s'agit. La navigation a cessé ainsi d'y être réservée au pavillon français. La taxe, ou plus exactement la surtaxe de navigation, qui y frappe ses concurrents étrangers, a été fixée à 30 fr. par tonneau d'affrétement de 1,000 kil., pour les produits à destination ou en provenance de la Réunion, et à 20 fr., pour ceux qui forment l'objet de nos échanges avec les Antilles françaises. L'abolition de cette espèce de servitude qui, depuis Richelieu et Colbert, tenait les colonies entièrement soumises aux volontés et aux intérêts de la mère-patrie, était devenue un devoir impérieux de justice, depuis la réduction des droits sur les sucres, les cafés et les thés, mais surtout depuis la suppression, par décret du 16 janvier 1861[2], de la surtaxe de 3 fr. par quintal métrique, précédemment établie, en France, sur les sucres étrangers importés des pays hors d'Europe par navires français. Cette mesure d'équité et de raison était réclamée avec instance par les Conseils généraux et les Chambres de commerce des colonies; elles l'obtinrent par un vote unanime du Corps législatif, que le Sénat s'empressa d'approuver, sur le rapport de M. Michel Chevalier.

La réforme, cependant, il importe de le faire remarquer, ne s'applique encore qu'à nos trois principales colonies à cultures. Les autres, notamment l'Inde française, le Sénégal et Gorée, Cayenne, Saint-Pierre et Miquelon, qui jouissaient auparavant d'un régime plus libéral que celui de la Réunion et de nos Antilles, se trouvent être aujourd'hui moins favorablement traitées que celles-ci.

Une autre loi capitale de notre législation nouvelle et réformatrice en matière de douanes, est celle du 15 juin 1861[3], concernant

1. Voir *Annales du commerce extérieur*, FRANCE, L. C., n° 203, p. 238.
2. *Ibid.*, n° 199, p. 48.
3. *Ibid.*, n° 202, p. 210.

les grains, farines et autres denrées alimentaires, dont l'importation n'est plus sujette, en France, qu'à des droits fixes très-modiques. Le couronnement formel de cette suite de dégrèvements, opérés dans notre tarif, a été la loi de douane du 16 mai 1863[1], qui homologua, en les embrassant dans une récapitulation générale, nombre de dispositions antérieurement promulguées sous la forme de simples décrets. Nous passons naturellement ici sur une foule de mesures d'un intérêt secondaire, dont l'énumération serait trop longue, et pour l'objet ou le texte desquelles il suffit de renvoyer à la série des documents officiels du recueil des *Annales du commerce extérieur*, sous la rubrique indiquée ci-bas. Il contient aussi beaucoup de circulaires explicatives de la direction générale des douanes, précisant très-utilement le sens de la législation sur une multitude de points.

La mise en exécution du traité du 23 janvier 1860, a eu pour effet l'introduction d'un tarif conventionnel à côté du tarif général, dans notre régime de douane. En maintenant une partie du fond de l'ancienne législation, vis-à-vis des pays autres que l'Angleterre, le gouvernement impérial a voulu, toutefois, seulement conserver une base pour traiter de même avec eux, sur le pied de larges concessions mutuelles. Des négociations furent ouvertes et poussées très-activement avec la Belgique, avec la Prusse, dans son intérêt propre comme dans celui du Zollverein, avec les Pays-Bas et la Suisse, ainsi qu'avec le cabinet de Turin, pour l'Italie. Le premier des résultats qu'elles ont déjà produits, fut la conclusion du traité franco-belge, du 1er mai 1861, valable aussi pour dix ans, et fondé sur les mêmes principes que le traité anglo-français; il est entré en vigueur le même jour que celui-ci (le 1er octobre 1861).

Il se compose d'un traité de commerce proprement dit, suivi de quatre tarifs, d'une convention de navigation et d'une autre pour la garantie réciproque de la propriété des œuvres d'esprit et d'art, ainsi que des marques, modèles et dessins de fabriques[2]. Dans le traité, l'exemption de droits complète a été stipulée en faveur de beaucoup

---

1. *Annales du commerce extérieur*, FRANCE, L. C., n° 217, p. 477.

2. Voir, pour le texte de ce traité, les *Annales du commerce extérieur*, FRANCE, L. C., n° 202, p. 99.

d'articles, tels que minerais, métaux bruts et matières premières, produits chimiques, livres, œuvres d'art, etc., à l'importation de chacun des deux États; pour une multitude d'autres produits, sur lesquels les droits d'entrée ont été abaissés de part et d'autre, de nouvelles réductions de ceux-ci sont mises en expectative, à partir du 1[er] octobre 1864. Dans la fixation des droits sur nos vins et du régime des sucres et des sels, ainsi que de celui de plusieurs autres articles, les stipulations n'ont pas seulement porté sur le tarif des douanes, mais aussi sur les droits d'accise perçus en Belgique, et l'on s'est appliqué à compenser, par des taxes supplémentaires, les inégalités résultant des droits imposés aux producteurs français, à titre de contributions indirectes, et des primes et drawbacks accordés, en France, pour l'exportation de certains produits. Des deux parts, l'exemption de droits a été consentie pour la sortie de la houille et de divers autres articles, et l'on est convenu des règles applicables à la fixation des droits *ad valorem*. En vertu de l'article 14 du traité, les marchandises de toute origine importées de France en Belgique, par la frontière de terre, doivent être admises, dans ce dernier pays, aux mêmes droits que si elles y étaient importées, directement de France, par mer et sous pavillon français, tandis que les marchandises importées par terre de Belgique en France, pour la consommation de l'Empire, n'y sont en général admises que moyennant l'acquittement des droits et surtaxes établis pour les provenances autres que celles des pays de production, sous pavillon français. La convention de navigation établit aussi sur le pied de la plus parfaite réciprocité le traitement du pavillon de chacune des deux parties contractantes dans les ports de l'autre. L'application du bénéfice de toutes les dispositions du traité franco-belge à l'Angleterre, a été ordonnée par un décret du 29 mai 1861.[1] Au même traité est venue se joindre, depuis, la convention additionnelle du 12 mai 1863[2]. Relative au rachat du péage de l'Escaut, dont il sera parlé plus loin (voir page 383), elle stipule en outre l'abolition du droit de tonnage et une réduction des droits de pilotage, dans les ports belges, ainsi

1. Voir *ibid.*, n° 202, p. 206.
2. *Ibid.*, n° 219.

que la suppression des taxes locales d'Anvers ; l'admission des sels bruts français en franchise de droits, par les voies navigables; enfin, des modifications de droits et de régime, à l'entrée de diverses marchandises en France et en Belgique.

Le traité de commerce avec la Prusse, dont la conclusion rencontra plus de difficultés, n'a été signé que le 30 juillet 1862, à Berlin. Il est également accompagné d'un traité de navigation et d'une convention relative à la propriété littéraire, artistique et industrielle. Les concessions faites par la Prusse, sur l'importation des marchandises françaises dans le Zollverein, portent principalement sur les vins, les produits manufacturés et les objets de luxe, et la réduction des droits d'entrée sur la plupart de ces articles ne doit atteindre aux dernières limites de la taxation stipulée qu'à partir de 1866. Les droits de sortie doivent être entièrement supprimés, de part et d'autre, sur toutes les marchandises, sous la réserve d'une seule exception, pour les chiffons et les autres matières et déchets propres à la fabrication du papier.[1]

Les rapports de navigation sont réglés pareillement sur le pied de la réciprocité, du moins en tout ce qui concerne le commerce direct entre les deux pays, pour le traitement applicable aux navires de l'Association dans les ports français. La mise en vigueur de ces dispositions obligera le Zollverein d'en étendre également le bénéfice à l'Angleterre, aux Pays-Bas, à l'Italie et à l'Autriche, aux termes des engagements antérieurs, par lesquels il se trouve lié envers ces puissances. C'est assez dire quel immense effet doit en résulter, pour l'élargissement du domaine de la liberté commerciale.

Ce traité toutefois, que la Prusse s'est empressée de communiquer aux autres membres de l'Association et qui a été très-bien accueilli par plusieurs d'entre eux, notamment par la Saxe, le pays le plus industrieux de la Confédération germanique, n'a pu être ratifié jusqu'à présent, faute de l'adhésion d'une partie des autres États coïntéressés; mais, tout autorise à l'espoir qu'il ne tardera pas à être néanmoins accepté par toute l'Allemagne, malgré l'opposition qu'il

1. Le traité n'ayant pas encore été officiellement publié, nous empruntons aux journaux le résumé de ses principales dispositions.

rencontre encore en Bavière, dans le Wurtemberg et dans le Hanovre. La crise imminente de la dénonciation ou du renouvellement de l'Union douanière paraît devoir rapprocher d'une solution définitive.

Avec les Pays-Bas, les négociations n'ont amené qu'un arrangement, du 1er février 1863, relatif aux droits d'entrée sur les alcools des deux pays, fixés en France à 15 fr. (décimes compris), et en Hollande à 7 florins, par hectolitre à 100 degrés[1]. Avec la Suisse, elles sont encore pendantes; tandis qu'avec le royaume d'Italie un traité de commerce et de navigation a pu être conclu, le 17 janvier 1863; mais, quelques difficultés paraissant encore retarder la promulgation de cette importante convention internationale, nous attendons qu'elle ait été publiée pour la soumettre à un plus ample examen, quand nous nous occuperons plus spécialement de celui de nos échanges avec cette contrée.

Il faut, en outre, signaler diverses conventions plus ou moins récentes, qui ont eu pour effet, les unes, de débarrasser la navigation, en Europe même; de quelques entraves qui l'y gênaient encore, les autres, d'assurer notre position dans les échelles du Levant, mais surtout d'étendre l'horizon de notre commerce maritime et de lui ouvrir de nouvelles perspectives et de nouveaux débouchés, dans les parages de l'Afrique orientale, de l'extrême Orient et de l'océan Pacifique.

Cette mention nous oblige de rappeler d'abord, comme rentrant dans la première catégorie, le traité conclu le 14 mars 1857 par la France et les autres États intéressés avec le Danemark, pour l'abolition, moyennant indemnité ou rachat, des droits de passage du Sund et des Belts, et celui du 22 juin 1861, avec le Hanovre, supprimant les droits du péage de Stade ou de Brunshausen, dans la partie inférieure du cours de l'Elbe, aux conditions d'un dédommagement analogue; un troisième non moins important, du même genre, est celui du 12 mai 1863, entre la Belgique et la Hollande, pour le rachat du péage de l'Escaut, suivi, le 16 juillet de la même année, de la signature d'un second traité général entre la Belgique et tous les États maritimes coïntéressés au rachat de ce péage,

1. *Annales du commerce extérieur*, FRANCE, L. C., n° 217, p. 468.

qui avait été rétabli au profit de la Hollande, après la révolution belge. La somme totale du prix de rachat a été fixée, par la capitalisation des droits, à 36 millions de francs, dont un tiers à la charge de la Belgique et deux tiers à celle des autres États, parmi lesquels l'Angleterre figure pour une part de contribution de 8,782,320 fr., la France pour 1,542,720 fr. Par cet accord, la navigation de l'Escaut aussi a été rendue complétement libre, et rien n'entrave plus la prospérité croissante du port d'Anvers.

Parmi les traités de la seconde catégorie, dont il nous reste à parler, les plus intéressants sont ceux dont la négociation, qui forme depuis quelques années un objet particulier de la sollicitude du gouvernement impérial, a eu surtout pour but d'ouvrir au commerce français les marchés de l'extrême Orient, jusqu'à présent les moins fréquentés par notre pavillon. Les principaux sont antérieurs à la nouvelle ère, inaugurée par le traité anglo-français. Ainsi, notre traité avec le royaume de Siam[1], fruit de la mission de M. de Montigny à Bangkok, date du 15 août 1856; il fut suivi, le 29 octobre 1857, d'un autre avec le roi des îles Sandwich[2], devenues importantes pour le ravitaillement des baleiniers, dans les mers du Sud. Aux glorieux succès obtenus par nos armes, conjointement avec celles de l'Angleterre, dans le Céleste Empire, se rattache la conclusion du traité du 27 juin 1858 avec la Chine, ainsi que la convention de paix additionnelle au traité de Tien-tsin, du 25 octobre 1860[3], contenant la rectification du droit de tonnage auquel nos navires sont soumis, dans les ports chinois. Presque en même temps, le traité du 9 octobre 1858, avec l'empire voisin, longtemps encore plus mystérieux, du Japon[4], stipula, en faveur de notre commerce maritime, des facilités d'accès et de trafic analogues à celles que les États-Unis, l'Angleterre, la Russie et la Hollande, venaient de réclamer et d'obtenir en partie, du gouvernement ombrageux de cette contrée lointaine, mais très-peuplée, admirablement cultivée, abondamment pourvue de ressources minérales, industrieuse et riche. Nous avons déjà cité dans la note, p. 371, notre traité du 9 mars 1861 avec le Pérou[5],

---

1. *Ibid.*, n° 172. — 2. *Ibid.*, n° 187. — 3. *Ibid.*, n° 199. — 4. *Ibid.*, n° 189. — 5. *Ibid.*, n° 210.

sur l'extrême limite de l'océan Pacifique, à l'est. Le traité de paix et d'amitié, du 5 juin 1862, conclu avec le royaume d'Annam à Saïgon, ouvre aux sujets de la France et de l'Espagne, notre alliée dans l'expédition de Cochinchine, le commerce des trois ports annamites de Tourane, de Balat et de Quang-An[1]. Le plus récent de l'espèce est le traité d'amitié et de commerce, du 12 septembre suivant, avec le roi Radama II de Madagascar, traité dont les stipulations seront maintenues, il faut l'espérer, malgré la fin tragique de ce prince, victime d'une opposition sauvage contre ses tendances civilisatrices.[2]

Dans les échelles du Levant, enfin, nos relations commerciales avec l'empire turc ont, comme nous l'avons déjà dit plus haut, également formé, entre la France et la Porte, l'objet d'un nouveau traité, portant la date du 29 avril 1861, et concernant aussi l'Égypte et les principautés danubiennes. Ce traité est valable pour vingt-huit ans, sans préjudice des modifications que les parties contractantes conviendraient d'y introduire, avant l'expiration de cette période.[3]

L'Angleterre, de son côté, avait fait, en Afrique aussi, son traité du 9 décembre 1856 avec le Maroc. La condition du commerce britannique, en Chine, a été réglée par le traité déjà mentionné de Tien-tsin, conclu le 26 juin 1858, mais ratifié, à Pékin, le 24 octobre 1860 seulement, après une nouvelle guerre, ainsi que par une convention de Shanghaï, du 8 novembre 1858, relative à l'exécution des articles 26 et 28 dudit traité[4]. Le Japon, le royaume de Siam et l'empire des Birmans (en 1862), doivent être signalés parmi les autres puissances asiatiques qui se sont le plus récemment engagées vis-à-vis de la Grande-Bretagne, par des traités du même genre. En Amérique, elle a conclu de même un traité de commerce et de navigation avec l'État de Nicaragua, le 11 février 1860. Avec la Porte aussi, elle en a négocié et signé un, en même temps que la

1. *Annales du commerce extérieur*, France, L. C., n° 219.
2. *Ibid.*, n° 216.
3. *Ibid.*, n° 203.
4. Voir aux *Archives commerciales de Prusse*, Année 1861, t. I, p. 142. Ce recueil allemand peut servir à combler une partie des lacunes qui existent, sur la législation des pays étrangers, dans les *Annales du commerce extérieur*.

France et sous la même date du 29 avril 1861. Enfin, la conclusion de notre dernier traité de commerce et de navigation avec la Belgique, a entraîné celle du traité du 23 juillet 1862 de l'Angleterre avec le même État.

La réforme du régime économique, douanier et maritime des pays d'outre-Manche se trouvait accomplie, sur tous les points essentiels, dès avant la négociation du traité anglo-français; cependant, sa conclusion ne pouvait manquer d'amener aussi quelques changements dans la législation commerciale du Royaume-Uni. Les dégrèvements stipulés sur un grand nombre d'articles français, exigeant un vote du parlement, firent d'abord l'objet, en 1860, d'une loi de douane, du 15 mai, qui les promulgua du reste en termes généraux, comme applicables aux produits de tous les pays. Ces réductions conventionnelles offrant l'occasion de remanier le tarif, toute une autre série d'articles étrangers, non compris dans le traité, fut dégrevée par la même loi. On y inscrivit de plus quelques autres dispositions, pour faire retrouver au trésor quelques recettes, à la place de celles qu'il sacrifiait. Un autre acte, dit *de consolidation*, passé le 28 août, réunit, comme nous l'avons dit plus haut (p. 347), les dispositions nouvelles et les anciennes restant en vigueur. Un troisième acte de douane, du 23 juillet, s'occupa de la création de nouveaux entrepôts, et le régime de l'excise, en ce qui concerne les vins et les spiritueux, subit aussi quelques modifications, dans le cours de la même année.

En 1861, un acte du 11 juin dégreva, comme conséquence de la suppression des droits d'excise sur le papier, les livres, estampes, cartons et papiers de toute espèce, à partir du 1er octobre. Un autre, du 1er août, fit cesser, à partir de 1862, la perception des droits différentiels de navigation. Ajoutons que depuis 1854 les sucres étrangers sont admis, à l'importation du Royaume-Uni, au même droit que le sucre colonial, et, fait assurément bien digne de remarque, la production des Antilles anglaises, loin de se ressentir de l'abolition graduelle du régime de faveur dont elles jouissaient pour cette denrée, est toujours allée en augmentant dans l'intervalle, grâce en partie, sans doute, à la plus grande facilité du recrutement des bras. Nous ne nous arrêterons pas aux mesures de date postérieure, qui sont de

moindre importance, et que l'on trouvera d'ailleurs réunies, comme les précédentes, dans les *Annales du commerce extérieur*, sous la rubrique ANGLETERRE, Lég. com.

§ 10. Régime et tarifs en vigueur.

Les dernières lois de douane et les traités de commerce les plus récents, forment ensemble la base sur laquelle il nous reste à établir le résumé général de l'état présent de la législation douanière, dans le Royaume-Uni et en France, pour ce qui concerne les tarifs des droits et tout le régime des marchandises, dont l'échange constitue, de part et d'autre, l'objet de leur commerce extérieur. Notre tâche, dans ce paragraphe, doit se borner, par conséquent, à l'analyse sommaire des dispositions de ces mêmes lois, actes et tarifs aujourd'hui en vigueur; ainsi nous pouvons nous dispenser de revenir sur l'examen des actes plus anciens, déjà passés en revue et pour le détail desquels nous renvoyons encore une fois aux *Annales du commerce extérieur*, où l'on en retrouvera le texte original ou la traduction, sous les rubriques des deux pays dont il s'agit.

Les dégrèvements stipulés, par le traité du 23 janvier 1860, sur une longue liste d'articles français, exigeant un vote du parlement britannique, ont fait l'objet d'une loi de douane du 15 mai suivant, dans laquelle ils furent promulgués en termes généraux, comme applicables non-seulement à la France, mais à toutes les puissances indistinctement. On profita d'ailleurs de l'occasion pour soumettre le tarif des douanes à un remaniement complet, par l'effet duquel toute une autre série d'articles étrangers, non compris dans le traité, fut dégrevée du même coup. Un autre acte, dit de consolidation, du 28 août, réunit ensuite en contexte les dispositions nouvelles et les anciennes maintenues en vigueur[1]. L'édition officielle du nouveau tarif, appliqué depuis le 1er janvier 1861, avec la nomenclature détaillée de toutes les marchandises par ordre alphabétique, a été

1. Voir, pour tous les deux, les *Annales du commerce extérieur*, ANGLETERRE, L. C., n° 36.

publiée, par les soins du conseil des douanes, sur la fin de l'année précédente [1]. Quelques prohibitions d'entrée n'y ont été maintenues, par des motifs de sûreté, de police et d'hygiène, qu'à l'égard des fausses monnaies, des livres de contrefaçon, des livres, estampes et peintures obscènes, des produits de l'industrie étrangère également entachés de contrefaçon, du tabac en poudre ou en carottes et de divers extraits ou mélanges, prêtant de leur nature à des falsifications nuisibles pour la santé. A la sortie, le gouvernement n'a conservé que la faculté de prohiber temporairement, par proclamation ou par ordre en conseil, dans des cas prévus, l'exportation des armes et munitions de guerre, des autres objets nécessaires à l'approvisionnement de l'armée et de la flotte, ainsi que des provisions de bouche et vivres de toute espèce. Il a fait, depuis, usage de ce droit, vers la fin de 1861, pour témoigner de sa neutralité, dans le conflit survenu entre les États du Nord et du Sud de la confédération anglo-américaine.

A l'importation, non-seulement les matières premières, mais aussi tous les tissus, y compris les soieries, presque tous les autres articles manufacturés, les bestiaux et animaux vivants, le riz et beaucoup d'autres denrées alimentaires, sont maintenant exempts de tout droit, dans le Royaume-Uni. Il en est de même du papier et du carton, ainsi que des livres, estampes et dessins, depuis le 1er octobre 1861. Les céréales ne paient qu'un droit de balance d'un shilling par quarter, en grains, et de 4 $^1/_2$ deniers par quintal, en farine. La douane continue de même à percevoir des droits, en partie assez modiques, sur les bois d'ébénisterie fins, certains bois communs, sciés ou autrement façonnés, les dés et cartes à jouer, l'orfévrerie d'or et d'argent, ainsi que sur un assez grand nombre de préparations alimentaires et de denrées, non précisément de première nécessité, mais d'une grande consommation de luxe. Ce sont ces dernières, plus fortement imposées, mais notamment les vins et les spiritueux, les thés, les sucres et les cafés, les tabacs et le raisin sec, qui forment la principale ressource du trésor, dans les perceptions de la douane, et ont concentré presque exclusivement sur elles

1. Voir les *Annales du commerce extérieur*, ANGLETERRE, L. C., n° 38, p. 6.

l'intérêt de la taxation fiscale. Cependant les droits ont également été, pour la plupart, réduits sur ces articles : ainsi, par exemple, ils varient de 1 sh. à 2 sh. 5 d. par gallon pour les vins[1], de 10 sh. 2 d. à 10 sh. 5 d. par gallon pour les spiritueux et l'eau-de-vie en particulier, de 12 sh. 8 d. à 16 sh. par quintal pour les moscouades et sucres terrés de toute provenance, et s'établissent à 3 d. par livre pour le café et à 1 d. pour le cacao, à 1 sh. 5 d. par livre (jusqu'au 30 juin 1862) pour le thé, à 3 sh. par livre pour le tabac en feuilles, au double pour le tabac à priser et au triple pour le tabac à fumer et les cigares, sans compter, pour les tabacs, un droit additionnel de 5 p. 100 du montant de ces perceptions; à 6 d. par livre, avec 5 p. 100 en sus, pour le poivre, à 1 liv. st. 5 sh. par quarter pour le malt étranger, à 15 sh. par quintal pour le houblon[2] et à 7 pour le raisin sec. En général, on peut dire que le tarif anglais, dans sa forme actuelle, l'emporte pour la simplicité sur ceux de tous les autres pays; toute l'échelle de la taxation à l'entrée s'y résume dans une trentaine de positions, parmi lesquelles ne figure plus qu'un seul droit à la valeur[3]; toutes les autres consistent en droits spécifiques, c'est-à-dire établis sur le poids ou la mesure.

Tous les anciens droits de sortie sont effacés du tarif; mais la douane continue à payer aux exportateurs des primes et drawbacks, en restitution de droits acquittés, sur les bois en général, le café torréfié, les sucres et les tabacs manufacturés. Cependant, afin de retrouver quelques recettes à la place de celles que le trésor sacrifiait, on a introduit dans le nouveau régime de taxation quelques dispositions qui n'existaient pas auparavant, telles qu'un droit d'enregistrement de 1 sh., soit 1 fr. 25 c. par tonneau de jauge sur les bâtiments de mer construits à l'étranger ou dans les colonies, et divers droits accessoires (*minor duties*). Cette dernière catégorie comprend : des droits d'enregistrement, à la valeur et de taux variables,

1. De 1 sh. à 2 sh. 6 d., avec un droit additionnel de 3 d. pour chaque degré au-dessus de 42 p. 100 d'esprit de preuve, d'après l'hydromètre de Sykes, depuis le 4 avril 1862.

2. Exempt de droit depuis le 16 septembre 1862.

3. De 10 p. 100 sur l'essence de spruce, obtenue par la décoction des branches du pin sauvage.

sur les marchandises extraites des entrepôts pour la consommation intérieure; des droits analogues perçus par colis, suivant une unité déterminée pour chaque espèce de marchandises, de 1 d. sur presque toutes les importations; enfin, un droit de 1 sh. 6 d. par chaque connaissement à l'exportation, en remplacement des droits de sortie.[1]

Ajoutons que, par une décision du conseil de commerce, la taxe perçue sur la houille exportée de Newcastle, par navires français, à destination de pays autres que la France, a été réduite, en 1862, de 8 d. à 2 d. par chaldron de 32 hectolitres.

Le tarif d'Angleterre, indistinctement applicable à toutes les parties intégrantes du Royaume-Uni, ne contient quelques dispositions exceptionnelles qu'en faveur de la petite île de Man, située dans la mer d'Irlande, où elle avait été longtemps le principal foyer du commerce interlope.

En France, le département du commerce a publié, dans son recueil officiel des *Annales du commerce extérieur*, sous le titre de TARIF CHRONOLOGIQUE, un document d'un grand intérêt, qui résume, dans une suite de tableaux synoptiques, toutes les modifications de droits que la législation douanière a subies de 1791 à 1852[2]. Le tarif français est surtout remarquable par le mérite scientifique de sa classification des marchandises qui y sont dénommées, et le seul reproche qui puisse l'atteindre est d'avoir multiplié un peu trop, peut-être, les détails de cette énumération[3]. La dernière publication

---

1. Voir le document précité n° 38, p. 41 à 45, et, pour les unités de déclaration passibles des droits accessoires, les n°s 40 à 42 et 44 du même recueil, sous la même rubrique ANGLETERRE, L. C.

2. Voyez à FRANCE, L. C., n°s 65, 102, 121 et 133, les quatre parties de ce travail, comprenant les matières animales, végétales et minérales, ainsi que les fabrications.

3. Toutes les marchandises y sont groupées comme il suit: Animaux vivants, produits et dépouilles d'animaux, pêches, substances propres à la médecine et à la parfumerie, matières dures à tailler, formant l'ensemble des matières animales; farineux alimentaires, fruits et graines, denrées coloniales de consommation, sucs végétaux, espèces médicinales, bois communs, bois exotiques, fruits, tiges et filaments à ouvrer, teintures et tanins, produits et déchets divers, pour les matières végétales; pierres, terres et combustibles minéraux, métaux, pour les matières minérales; produits chimiques, teintures préparées, couleurs, compositions

officielle de ce tarif, accompagnée d'une feuille de rectifications, est du mois d'octobre 1861. Elle comprend le tableau des droits d'entrée et de sortie qui constituaient alors le fond de la législation douanière en vigueur, les dispositions spéciales relatives à l'île de Corse, à l'Algérie et aux produits importés des établissements français situés au delà du cap de Bonne-Espérance, ceux de l'Inde exceptés, et dans l'Océanie; enfin, les tarifs conventionnels ou, en autres termes, les tableaux distincts des droits applicables aux produits de l'Angleterre, de la Belgique, des Pays-Bas, du royaume d'Italie et des autres pays avec lesquels la France a conclu des traités, ainsi qu'aux livres, gravures, etc., de divers pays, en vertu des dernières conventions littéraires. Nous reproduisons ici cette division, comme devant servir à nous guider dans cette analyse, en observant toutefois que le tarif précité, qui n'a qu'un caractère provisoire, a été diversement modifié depuis par la loi de douane du 16 mai 1863, récapitulant et sanctionnant une longue suite de décrets, non encore approuvés par les chambres jusqu'à cette date.

A défaut d'une édition officielle complète, nous renvoyons à l'*Almanach du commerce* Didot-Bottin, où le tarif français, avec toutes les dispositions spéciales qui s'y rattachent et des notes explicatives, est réimprimé, sous une forme usuelle, et remis au courant chaque année, par les soins de M. Desroches, chef du bureau compétent au ministère du commerce.[1]

Dans le tarif général, maintenant en vigueur, les droits d'entrée ont été beaucoup réduits sur les animaux vivants et notamment sur les bestiaux (14 sept. 1853), ainsi que sur le blé en grains et en farines et sur le riz (15 juin 1861); les autres céréales ont même été complétement affranchies de droits à l'importation par navires français et par terre. Dans le nouveau régime des sucres, on a diminué de moitié l'impôt de consommation, et l'on s'est appliqué à l'égalisation des droits entre nos sucres indigènes et coloniaux; la surtaxe de navigation établie sur les produits de nos colonies importés en

---

diverses, boissons, vitrifications, fils, tissus, papier avec ses applications et ouvrages en matières diverses, pour les fabrications, dans le sens le plus étendu de ce mot.

1. Voir l'*Almanach* pour 1863, p. 2854, etc.

France par navires étrangers et fixée, par le décret du 20 octobre 1861, à 2 fr. par quintal métrique pour les sucres des Antilles françaises et à 3 fr. pour ceux de la Réunion (décimes compris), a pareillement été calculée de manière à placer ces arrivages sur le pied des conditions que les décrets des 16 janvier et 24 juin 1861 venaient de faire aux sucres étrangers, et qui ont encore été modifiées depuis par celui du 2 juillet 1862[1], en faveur des sucres importés d'Angleterre et de Belgique; la prohibition du sucre de raffinerie étrangère a été levée en même temps, à l'égard de ces deux pays. Indépendamment de la taxe supplémentaire, établie par l'article 15 de la loi de finance de même date[2], sur les sucres bruts et mélasses des colonies françaises, en vue du principe admis et maintenu de la péréquation des droits, nos sucres coloniaux de toute espèce auront d'ailleurs à subir, à dater du 1er juillet 1866, avec la suppression de la détaxe, établie à leur profit par la loi du 28 juin 1856, un relèvement de droit, graduel pour ceux de la Réunion[3]. De même que ce produit, les autres denrées coloniales, telles que le café, le cacao, le poivre, les autres épices et le thé, restent d'ailleurs sujettes, pour les droits à payer, aux anciennes distinctions de la provenance[4] et du mode d'importation[5]. Les vins étrangers ne paient à l'entrée, depuis 1854, qu'un droit général et uniforme de 25 c. par hectolitre, tandis que, pour la bière, le droit est encore de 6 fr., taux fixé en 1816. Il est, depuis 1857, de 25 fr., par hectolitre d'alcool pur, sur les eaux-de-vie étrangères de toute espèce. Les matières premières, sans être aussi généralement et complétement dégrevées qu'en Angleterre, l'ont été cependant, en France aussi, d'une manière presque

1. Voir aux *Annales du commerce extérieur*, FRANCE, L. C., n° 212, p. 406.

2. Insérée au *Bulletin des lois* du 3 juillet 1862, n° 1034.

3. On s'occupe, au moment où nous mettons sous presse (octobre 1863), de nouvelles modifications du régime des sucres. Nous en ferons connaître le résultat au tome II, en parlant du commerce de cette denrée.

4. Coloniale ou étrangère, des pays hors d'Europe ou d'ailleurs, c'est-à-dire des entrepôts d'Europe, des pays situés en deçà ou au delà du cap de Bonne-Espérance et du cap Horn, de l'Inde, etc.

5. Par navires français ou étrangers. L'importation par terre est assimilée, pour le régime, selon les produits, tantôt au pavillon français, tantôt au pavillon étranger, mais le plus souvent à ce dernier, par la raison indiquée p. 361.

absolue, en ce qui touche les plus importantes. Ainsi les cuirs bruts, les fanons de baleine, les crins, les graisses, les bois de teinture, le liége brut, les résines indigènes, les graines et fruits oléagineux, le zinc, etc., à l'importation directe sous pavillon français et par terre; les laines en masse, dans les mêmes conditions; le cuivre et l'étain, par navires français; les poils bruts, la soie en cocons, les soies écrues et la bourre de soie[1], le chanvre, le lin et leurs étoupes, le jute, le coton importé en droiture, les plumes à écrire, la garance, les bois de construction, à la surtaxe d'affrétement près, lorsqu'ils sont apportés par navires étrangers des colonies à cultures françaises, le soufre et presque tous les minerais, sans distinction du mode d'importation, sont maintenant admis en pleine franchise. Les effets d'habillement, meubles et instruments de travail importés par des Français rentrant dans leur patrie, ou par des étrangers qui viennent s'établir en France, sont également admis francs de tout droit. La houille, depuis 1860, ne paie plus que 10 ou 15 c. par quintal métrique, à l'importation par terre ou sous pavillon français, et 65 c. par navires étrangers. Dans le tarif général des fers, enfin, l'échelle des droits sur les fontes et les fers, tant étirés qu'en barres, varie de 4 fr. à 14 fr. par quintal métrique, selon les espèces.

Pour ce qui concerne les objets de manufacture étrangère, abstraction faite des tarifs conventionnels, ainsi que de la franchise accordée aux foulards et autres tissus de soie récemment dégrevés, beaucoup d'anciens droits protecteurs ou quasi-prohibitifs ont été provisoirement maintenus, et les prohibitions absolues, destinées à disparaître entièrement du tarif, dans un avenir plus ou moins proche, et déjà levées à l'égard des États avec lesquels nous sommes liés par les derniers traités de commerce, sont loin d'être toutes rayées du tarif général. Celles qui subsistent encore, vis-à-vis des autres pays, portent sur les sucres de raffinerie étrangère, sur les mélasses étrangères non destinées à être converties en alcool, sur tous les tabacs et cigares que l'on essaierait d'importer pour compte particulier, en fraude du monopole de la régie, sur le cristal de roche ouvré, la fonte moulée, le fer forgé en massiaux ou prismes, le fil

1. Le droit sur les soies moulinées est insignifiant.

de laiton poli autre que pour cordes d'instruments, les produits chimiques et médicaments non dénommés, les extraits de bois de teinture, la garancine, les savons autres que de parfumerie, la chicorée moulue, les poteries de grès fin et de terre de pipe, les bouteilles vides et diverses autres verreries, les cotons filés au-dessous du n° 143, les fils de laine non peignée, diverses espèces de poils filés, la majeure partie des tissus de coton, de laine, d'écorce, de fleuret façon cachemire, de crin, de cachemire et d'autres poils, tous les tulles et toutes les étoffes brochées d'or ou d'argent faux, la bonneterie de laine et de coton, certaines peaux préparées, les souliers, la sellerie fine et divers autres ouvrages en peau, les contrefaçons de livres, les cartes à jouer, les plaqués, les monnaies de cuivre et de billon hors de cours, la coutellerie et les armes de guerre, la poudre à tirer et toutes les munitions de guerre en général, les ouvrages en fonte, en tôle et fer-blanc, en acier, en zinc, en nickel ou autres métaux non dénommés, partie des ouvrages en fer, en cuivre et en étain, la tabletterie autre que peignes et billes, les voitures suspendues, garnies ou peintes, et les bâtiments de mer, excepté ceux des chantiers de l'Angleterre, de la Belgique, des États-Unis et du Canada, aujourd'hui admissibles au bénéfice de la francisation. La prohibition qui frappait le nankin de l'Inde, à l'importation d'ailleurs que du pays de production ou par navires étrangers, est levée, et les droits sur les tapis du Levant ont été considérablement réduits, à la condition du transport direct.

Il ne faut pas, nous le répétons, perdre de vue que cette législation ne s'applique plus dans son entier qu'aux pays pour lesquels elle n'a pas été conventionnellement modifiée. Or, les États qui bénéficient des avantages que les derniers traités de commerce ont stipulés en leur faveur, sont précisément ceux dont le commerce avec la France porte sur la plus grande variété d'articles[1]. Ces stipulations, sur lesquelles nous ne reviendrons pas ici, restreignent considéra-

---

1. Nous ne pouvons encore ici que renvoyer, pour toute la suite des mesures sur lesquelles se fonde le régime conventionnel, à la série des documents FRANCE, L. C., des *Annales du commerce extérieur*, et, pour les tarifs mêmes qui en résultent, à l'*Almanach du commerce*, vers la fin.

blement l'application du tarif général, dont elles modifient profondément les dispositions, dans le sens libéral, en faveur des parties contractantes. Cependant, même à l'égard de celles-ci, le régime d'importation en vigueur reste, comme nous l'avons déjà vu, accompagné d'un système de surtaxes, grevant, dans l'intérêt majeur de la protection du pavillon national, un grand nombre de marchandises, lorsqu'elles sont importées en France par navires tiers. Il faut mentionner, en outre, comme rentrant dans le même système de protection, les droits différentiels, autrement dit les remises ou modérations d'un cinquième des droits, réservées aux produits des établissements français situés au delà du cap de Bonne-Espérance (ceux de l'Inde exceptés) et dans l'Océanie[1]. Cependant, les lois des 5 et 23 mai 1860 sur le régime d'importation des principales matières premières et denrées coloniales[2], ont commencé l'introduction d'un nouveau système, qui tend à faire disparaître l'échelonnement des droits différentiels ou surtaxes de provenance, selon la distance parcourue par ces marchandises. Aussi les dispositions des lois de 1836 et 1841, qui accordaient la même remise de droits aux produits naturels autres que le sucre, importés par navires français des pays situés au delà des passages formés par les îles de la Sonde ou de ces îles mêmes, sont et demeurent-elles rapportées.

A l'égard des graines et fruits oléagineux importés, par navires étrangers, d'échelles du Levant situées en Europe, ces échelles, auparavant assimilées aux pays hors d'Europe, ont été replacées, par une décision ministérielle du 16 octobre 1861, sous le régime afférent aux provenances d'Europe. Par contre, les marchandises importées des ports africains ou asiatiques de la Méditerranée ou de la mer Noire, de Madère ou des Canaries, ne seront plus considérées comme venant d'entrepôts d'Europe.

En outre des droits du tarif, il est perçu, à moins d'une mention expresse ou de la stipulation du contraire, un décime par franc en sus de tous les droits de douane et de navigation, plus un second décime ou décime de guerre, par suite de la loi du 14 juillet 1855.

---

1. Voir à la page 79 du *Tarif français*, d'octobre 1861.
2. Voir *Annales*, FRANCE, L. C., n° 190.

Quant à la surtaxe de navigation ou d'affrétement, ce droit supplémentaire, en se confondant, pour la perception, avec le droit principal, ne forme en réalité avec celui-ci qu'un seul et même droit, le plus souvent inscrit dans le tarif. Dans les cas, cependant, où la loi n'en a pas déterminé la quotité, la surtaxe se calcule en ajoutant au principal un dixième sur les premiers 50 fr. et un vingtième sur le surplus du droit jusqu'à 300 fr., somme au delà de laquelle il n'est plus rien ajouté. Quoique, en principe général, les droits pour les importations par terre soient les mêmes que pour les marchandises importées par navires étrangers, les derniers traités ont assimilé, pour le traitement, la frontière de terre au transport maritime sous pavillon des puissances contractantes, dont les navires ont été placés sur un pied de parfaite égalité, de part et d'autre, dans l'intercourse directe. Observons aussi que la prohibition d'entrée par terre des marchandises désignées à l'article 22 de la loi du 28 avril 1816 est et demeure supprimée.

Les prohibitions de sortie sont supprimées, à l'exception de celles concernant les contrefaçons en librairie et les munitions de guerre, dont le maintien s'explique par des raisons déjà indiquées plus haut. L'exportation des armes de guerre reste spécialement soumise aux dispositions de la loi du 14 juillet 1860.[1]

La douane perçoit encore, dans l'intérêt de la papeterie française, un droit de 4 fr. par quintal métrique, sur le carton de simple moulage et la pâte de papier, ainsi que sur les vieux cordages, et de 12 fr., décimes compris, sur les chiffons autres que de pure laine, dont l'exportation était auparavant prohibée; toutes les autres marchandises sont entièrement exemptes de droits, à la sortie.

Presque toutes les perceptions, tant à l'entrée qu'à la sortie, sont établies sur le poids, sur la mesure, comme les boissons, ou par tête; les droits à la valeur sont en petit nombre.

Le dégrèvement des matières premières a dû naturellement entraîner la suppression des primes d'exportation ayant le caractère d'une restitution des droits de douane antérieurement acquittés, à l'importation des matières brutes mises en œuvre dans le pays; le

1. *Annales du commerce extérieur*, FRANCE, L. C., n° 194, p. 3.

paiement de ces primes a ainsi cessé pour les fils et tissus de laine et de coton, les savons, le cuivre et le plomb battus ou laminés, les chapeaux de paille, les peaux tannées, le soufre, l'acide nitrique et l'acide sulfurique. Les sucres raffinés seuls continuent à bénéficier d'une prime d'exportation, en raison des droits dont est grevé le sucre brut de l'étranger et des colonies. Les machines à feu placées à bord des navires français, donnent également droit à la faveur d'une prime de l'espèce. Il faut mentionner à part les primes de sortie ou drawbacks, qu'obtiennent encore les bouteilles, les glaces et d'autres verreries blanches, les salaisons (beurre et viandes exportés par mer) et quelques produits chimiques, tels que le sel ammoniac, l'acide hydrochlorique, le chlorure de chaux, le chlorate de potasse ou de magnésie et l'outre-mer factice, pour lesquels il ne s'agit pas de la restitution d'un droit de douane, mais de celle de la taxe des sels employés dans ces fabrications. Il est, en outre, également accordé, mais à titre d'encouragement, des primes pour l'importation des produits de la grande pêche française, ainsi que pour l'exportation des cigares de fabrication française et même étrangère.

Les droits de transit sont abolis en France, depuis 1842; les taxes de réexportation et de retour sont et demeurent également supprimées.

Le petit pays de Gex, portion du département de l'Ain, limitrophe de la Suisse, a été placé par le traité de Paris, en 1815, dans l'intérêt de ses relations avec cette contrée, en dehors de la ligne des douanes françaises. Il jouit, à titre de district neutralisé et de zone franche, d'un régime exceptionnel. Les objets qui en sont importés ou qui y sont exportés, se trouvent soumis, en conséquence, aux conditions générales de notre tarif, comme s'il s'agissait d'un pays étranger, à l'exception toutefois de la franchise accordée à certains de ses produits naturels ou industriels, pour leur consommation en France. Lors de l'annexion de la Savoie et de Nice, le même régime a été, dans un but semblable, étendu à une partie de la Haute-Savoie, riveraine du lac Léman[1]. Un arrêté ministériel du 31 mai 1863[2]

1. Pour la ligne de démarcation, tracée par le décret du 12 juin 1860, voyez aux *Annales du commerce extérieur*, France, L. C., n° 192, p. 10.

2. Voir *ibid.*, n° 218, avec la liste des produits susceptibles d'être admis au bénéfice de la franchise, à la page 516 du même document.

a réglé l'application de ce régime pour l'ensemble des territoires neutralisés. L'administration française détermine, chaque année, les quantités des produits, naturels ou manufacturés, de ces districts qui peuvent être admises franches de droits, pour la consommation intérieure de l'Empire.

Le port de Marseille, autrefois port franc, puis replacé sous le régime de l'entrepôt par l'ordonnance du 20 septembre 1817, jouit, en matière de douanes, de certaines immunités. Elles se réduisent cependant à l'exemption du droit de tonnage et de la surtaxe établie par la loi du 28 avril 1816, pour les marchandises tarifées à un droit principal au-dessous de 15 fr. et provenant d'un port de la Méditerranée.

L'île de Corse a obtenu l'avantage d'un régime spécial, dans ses relations avec le continent français comme avec l'étranger. Un tarif particulier des droits applicables dans cette île, annexé au tarif général, fait connaître les modifications qui en résultent[1]. Elles consistent principalement en réductions sur les bestiaux et les denrées nécessaires à l'approvisionnement de la Corse, ainsi que sur les toiles de lin ou de chanvre dont elle a besoin. Par un décret du 15 janvier 1862, les bouchons de liége sont ajoutés à la nomenclature des produits, fabriqués en Corse, qui sont admis sur le continent français en franchise de droit. Les bouchons de liége, importés de l'étranger en Corse, ont été en même temps assujettis, dans cette île, au droit du tarif général.

Les produits naturels et certains produits fabriqués de l'Algérie sont admis en franchise dans nos ports, ou y acquittent des droits réglés par un tarif spécial[2]. Mais, en principe, cette possession est considérée, au point de vue de la douane, comme un pays étranger, ayant son régime à part. Les exceptions nombreuses et considérables, par lesquelles on a dérogé à cette règle, ne datent que de la loi du 11 janvier 1851[3]. Les produits qui, venant d'Algérie, sont

1. Voir, pour ces dispositions, l'édition d'octobre 1861 du *Tarif*, p. 77 et 78, ainsi que les *Annales du commerce extérieur*, FRANCE, L. C., n° 217, p. 493.

2. Voir, dans l'édition de 1861 du *Tarif général*, p. 80, etc., ainsi que dans le document précité des *Annales*, p. 491, etc.

3. *Annales du commerce extérieur*, FRANCE, L. C., n° 20, p. 5.

admis en franchise sur le territoire français, doivent, à leur importation de l'étranger en Algérie, être soumis aux droits d'entrée du tarif général de France. Quant aux produits français importés en Algérie, ils y sont, à l'exception du sucre des fabriques de France, généralement exempts de droits. Divers tarifs règlent ceux que l'on y perçoit à l'entrée, sur les sucres et les autres produits étrangers ou coloniaux. Le commerce avec l'intérieur de l'Afrique, par les frontières de terre, est soumis à un régime spécial, dans lequel un décret du 25 juin 1860 a introduit le bénéfice de l'admission en franchise, pour les produits originaires du Sahara et du Soudan. Les derniers traités conclus avec l'Angleterre et la Belgique, s'appliquent également au commerce de ces pays avec l'Algérie, comme nous l'avons dit plus haut. Les transports entre les ports de cette contrée et ceux de l'empire, sont réservés en principe à notre pavillon, qui jouit de l'exemption de droits dans cette intercourse. Les navires étrangers ne sont qu'exceptionnellement admis à y participer, en vertu d'autorisations spéciales, et ils y sont soumis à un droit de tonnage fixe, à moins que, venus sur lest ou avec des chargements de bois du Nord, ils ne repartent chargés de produits algériens ou français. Le cabotage entre les ports de l'Algérie est libre. Nous reviendrons plus loin sur les différentes parties du régime de douane de cette importante province, dans une notice spéciale, à la fin de l'ouvrage. Ces traits suffisent pour indiquer la nature des restrictions qui y dominent encore.

Un pas plus décisif que les adoucissements jusqu'à présent opérés dans la condition de l'Algérie, a été fait vers l'affranchissement économique de nos autres possessions d'outre-mer, ou du moins, pour commencer, des trois principales de nos colonies à cultures (Martinique, Guadeloupe et île de la Réunion).

A ce que l'on appelait le pacte colonial, la loi du 3 juillet 1861 a substitué, comme nous l'avons déjà vu p. 379, une application assez large du principe de la liberté commerciale au régime de la navigation, non moins qu'à celui des échanges avec ces colonies. D'après cette loi, toutes les marchandises étrangères dont l'importation est autorisée en France, peuvent également être importées à la Réunion et aux Antilles françaises, soit aux mêmes droits, soit à des droits moindres, conformément aux

dispositions existantes du régime antérieur; dans tous les cas où ils se trouvaient déjà établis plus bas dans ces colonies que dans la métropole, les produits étrangers dont les similaires français sont actuellement soumis à un droit d'entrée, dans les mêmes îles, y acquittent le même droit augmenté de celui qu'ils auraient à payer à l'entrée en France[1]; les produits des colonies autres que le sucre, les mélasses non destinées à être converties en alcools, les confitures et fruits confits au sucre, le café et le cacao, importés en France par navires français, y sont admis en franchise de droits de douane: disposition de faveur générale, appliquée à la provenance de toutes nos possessions d'outre-mer, l'Algérie, la Gorée et le Sénégal exceptés; enfin, ce qui n'est pas la partie la moins importante de la réforme, les Antilles françaises et la Réunion sont désormais libres de trafiquer avec tous pays, la mère-patrie et ses autres dépendances coloniales aussi bien que l'étranger, sous tous pavillons, sans autre restriction que la surtaxe d'affrétement déjà mentionnée p. 379, de 10, 20 ou 30 fr. par tonneau métrique, imposée, tant à l'entrée qu'à la sortie des chargements, selon les provenances ou les destinations de ceux-ci, aux navires étrangers seuls. Ces navires ne sont exclus que du cabotage, dans les limites assignées à ce dernier dans chaque colonie.

Par suite de l'introduction du nouveau régime, les produits coloniaux français, qu'il assimile à nos produits indigènes, jusque dans la taxation des sucres, voir p. 392, à l'exception d'un petit nombre d'autres denrées sur lesquelles des droits ont été maintenus dans l'intérêt du trésor, circulent aujourd'hui librement entre la plupart de nos colonies et la métropole, comme entre deux départements français; mais, la même latitude de franchise n'existe pas encore pour les échanges de toutes nos colonies entre elles; partout ailleurs que dans les ports de la Réunion et des Antilles, le privilége des transports maritimes, dans le commerce direct de la France avec les colonies, demeure exclusivement réservé au pavillon national. Au Sénégal, ce privilége qui s'étend, pour la navigation comme pour le trafic, à tout le com-

1. En ce qui concerne spécialement l'importation du tabac étranger aux Antilles, le tarif en a été modifié par un décret du 27 juillet 1861, fixant le droit à 120 fr. par quintal métrique pour le tabac en feuilles et au double pour le tabac préparé.

merce de la colonie, y compris celui du fleuve, a même conservé le caractère d'une espèce de monopole, les marchandises étrangères n'y étant admises que venant des entrepôts de France. Mais, dans l'île de Gorée, les marchandises de toute espèce et de toute provenance, à l'exception des toiles de coton dites guinées, peuvent être importées et exportées en franchise, sous tous pavillons. Les navires étrangers y sont seulement assujettis au paiement d'un droit fixe de 50 c. par tonneau de jauge. Les autres comptoirs français de la côte occidentale d'Afrique, ainsi que Mayotte et ses dépendances, sont placés sous le régime de la franchise absolue. Aux Antilles, la partie française de l'île de Saint-Martin, dont l'autre moitié appartient aux Hollandais, est aussi traitée comme un port franc. Les établissements français dans l'Inde, continuent de même à jouir du bénéfice de leur ancienne franchise, sous la réserve du privilége de notre pavillon, dans leur commerce direct avec la métropole.

Le régime de la Guyane française est également resté le même qu'auparavant. A Cayenne, les navires étrangers peuvent, sous certaines restrictions, introduire des marchandises de toute provenance et charger, pour l'exportation, tous les produits du cru de la colonie. Dans les îles de Saint-Pierre et Miquelon, les marchandises de toute origine, importées par navires français, sont exemptes de droits; importées par navires étrangers, elles y paient 1 p. 100 de leur valeur, sauf les bestiaux, le bois de chauffage, etc., ainsi que les sels destinés à l'approvisionnement des pêcheries. Tous les produits de pêche étrangère y sont prohibés. Dans les ports français de l'Océanie, enfin, les marchandises admises à la consommation coloniale, autres que bestiaux, denrées alimentaires, matériaux de construction, outils, effets à l'usage des personnes qui viennent se fixer dans ces îles et produits des îles voisines de Taïti, comme l'huile de coco par exemple, ont à payer un droit, fixé à 5 p. 100 de leur valeur, pour les navires français ou assimilés à notre pavillon, et à 10 p. 100, pour les autres bâtiments étrangers. Dans ces diverses possessions, on le voit, comme à Cayenne, à la Réunion et aux Antilles, notre commerce maritime est encore protégé par des droits différentiels.

Outre que les droits d'entrée, en France, sur les denrées coloniales de toute origine, importées directement des pays hors d'Europe, ont

été beaucoup réduits dans les derniers temps, nos colonies et possessions d'outre-mer jouissent encore particulièrement, dans la taxation de ceux de leurs produits de l'espèce que la métropole n'admet pas en franchise, de modérations de droits diverses (voir p. 364) et même de faveurs considérables, pour le café surtout.

Un fait très-important, pour le développement économique de nos colonies à cultures, et que nous ne pouvons pas nous dispenser de mentionner en passant, à ce titre, c'est la convention passée le 1er juillet 1861, pour trois ans et demi, entre les gouvernements de France et d'Angleterre, au sujet de l'introduction de bras de l'Inde dans ces établissements. Cette convention, qui introduit un droit nouveau dans le système de recrutement des travailleurs, pour les plantations, et implique la renonciation à tout embauchage de noirs africains, autorise la France à engager, pour cinq ans et à charge de rapatriement, un nombre illimité de coolies de l'Inde, même dans les ports britanniques, et à les y embarquer librement pour ces colonies.[1]

Si le régime de liberté commerciale a commencé pour nos trois principales îles à café et à sucre, ou colonies proprement dites dans l'acception la plus restreinte du mot, nous voyons que, dans presque toutes nos autres possessions d'outre-mer, plus généralement qualifiées de simples établissements, cette liberté rencontre encore beaucoup d'entraves, dont le maintien y est déterminé par des considérations diverses. Nous sommes encore, à cet égard, loin de l'Angleterre, qui nous a devancés dans cette voie de réforme. Ses colonies jouissent aujourd'hui de l'indépendance la plus complète et de la liberté la plus absolue, dans leurs rapports économiques, commerciaux et maritimes, se taxant et réglant leurs tarifs elles-mêmes, trafiquant avec tous les pays et sous tous pavillons indistinctement, suivant leur intérêt et leur convenance, sans la moindre obligation de favoriser la métropole, qui les traite sur le même pied que l'étranger, mais n'en attendant pas non plus de faveurs, depuis que toutes les anciennes distinctions de provenance, relativement à leurs sucres, à leurs cafés, aux vins du Cap, aux bois du Canada, etc., sont

---

1. Voir *Annales du commerce extérieur*, FRANCE, L. C. n° 204

rayées du tarif britannique. C'est à ces traits du nouveau régime de franchise coloniale qu'il faut s'arrêter, pour applaudir au triomphe le plus éclatant des principes du *free trade.*

Ne nous embarrassons point ici de détails. L'exposé du mouvement commercial des marchandises les plus importantes, au livre V, nous offrira l'occasion de faire connaître le dernier règlement des droits dont elles sont passibles, tant en France que dans le Royaume-Uni. Pour la taxation des articles secondaires et les autres détails de la législation commerciale des deux pays, pour lesquels nous manquons ici de place, il suffit de renvoyer toujours à la collection des tarifs français, tenus au courant dans l'*Almanach du commerce.*[1]

La multiplicité des tarifs et des dispositions de notre régime actuel, contraste avec la simplicité à laquelle l'Angleterre est parvenue à ramener le sien. Cependant, il ne faut pas perdre de vue que nos tarifs conventionnels, aux termes de l'article 19 du traité de commerce de janvier 1860 avec la Grande-Bretagne, se combinent de manière à ce que, le cas échéant, toute faveur, tout privilége ou tout abaissement des droits, à l'importation des articles sur lesquels portent les stipulations faites, ultérieurement accordé à une tierce puissance, profite de même aux premiers contractants, comme il a été ordonné depuis, par les décrets impériaux du 29 mai 1861 et du 16 juillet 1863.

On ne peut nier que la conclusion successive de traités dont le but final est un renouvellement complet de notre législation douanière, dans le sens des principes du libre échange, n'ait introduit dans le régime français, en vigueur pour le moment, des complications de forme et d'application, que l'on eût évitées, s'il avait été possible de procéder, dans la réforme dont il s'agit, par voie de législation générale, ou du moins en ne réservant le maintien provi-

---

1. Outre le tarif général de France et les dispositions spéciales relatives à la Corse, à l'Algérie, etc., elle comprend aussi les tarifs de l'Algérie et des autres possessions et colonies françaises, plus nos tarifs conventionnels avec l'Angleterre, la Belgique, etc. (voir aux pages 2900, 2905 et 2919 de l'*Almanach* pour 1863), ainsi qu'à la partie législative du recueil officiel des *Annales du commerce extérieur*, sous les deux rubriques FRANCE et ANGLETERRE.

soire de certains droits, comme base pour les négociations ultérieures, que sur les articles les plus importants, et en réglant immédiatement, sur un pied d'uniformité définitif, le régime applicable à une multitude de marchandises, qui ne jouent que des rôles secondaires dans le mouvement général des échanges internationaux. Quoi qu'il en soit, ces complications ne sont que transitoires; le nivellement, dans nos rapports avec les pays étrangers, se poursuit et nous nous rapprochons tous les jours du moment où, partant des concessions mutuellement faites, on atteindra, par une refonte générale du tarif, à une simplicité qui n'aurait jamais pu s'accorder avec les exigences d'un développement artificiel, comme celui des combinaisons du système protecteur, et qui fera entrer le commerce en pleine jouissance de cette liberté de mouvement et d'expansion sans laquelle il ne saurait prendre tout son essor.

Après la levée des prohibitions et la modération des taxes, le plus grand service que l'État puisse rendre au commerce, c'est de simplifier aussi les dispositions réglementaires et de desserrer le corset des formalités de douane. Ce sont là des soulagements qui bientôt ne seront pas moins appréciés de l'administration même que du public.

§ 11. Considérations rétrospectives. — Passage du régime protecteur à la liberté commerciale.

L'esprit de la nouvelle législation commerciale de l'Angleterre et de la France, résulte clairement de l'examen des tarifs et des autres dispositions du régime actuellement en vigueur dans les deux pays. Chez nos voisins d'outre-Manche, la série des réformes nécessaires pour la réalisation des principes du *free trade* est close, depuis plusieurs années déjà, et le triomphe de cette cause, un fait accompli sans retour. Précédemment, il est vrai, sir Robert Peel, dans l'adoption des mesures, si libérales d'ailleurs, de son administration, ne s'était pas abandonné sans réserve aux inspirations de l'école de Manchester, mais avait laissé subsister des droits, protecteurs au fond, sur les soieries, les vêtements confectionnés, la cordonnerie, la ganterie, etc. On pouvait croire alors et on ne manqua pas d'insinuer que les hommes d'État britanniques,

en consultant les besoins de la situation particulière de leur patrie, parvenue au faîte de la puissance manufacturière, ne repoussaient ostensiblement l'échelle de la protection que pour enlever aux autres pays la tentation d'y monter après l'Angleterre. Mais, depuis la suppression de ces droits, depuis l'abandon de tous les priviléges de navigation, poussé jusqu'à l'admission des pavillons étrangers au cabotage, l'ombre même d'un doute sur la profonde sincérité de la politique libre-échangiste de nos voisins n'était plus possible. En France, le triomphe du même principe n'est pas moins certain, depuis le traité du 23 janvier 1860; toutes les mesures législatives, toutes les négociations ouvertes et poursuivies depuis lors, n'ont pas eu d'autre but que de l'assurer d'une manière définitive, en l'introduisant par degrés, mais de plus en plus largement, dans la pratique. Pour le moment toutefois, la France, afin d'écarter le danger des changements trop brusques, est encore obligée de compter avec une partie des précédents du système protecteur. Afin de ménager la transition, elle a dû temporairement maintenir, en faveur de certaines industries, sur les similaires étrangers de leurs produits, des droits protecteurs modiques, dont le caractère est suffisamment indiqué par leur nouvelle dénomination de droits compensateurs. Notre marine marchande surtout est dans une situation délicate, qui demande des ménagements particuliers. Mais l'achèvement de l'œuvre de réforme entreprise n'est plus en France qu'une affaire de temps, parfaitement décidée, dans les vues du gouvernement comme dans l'opinion publique. Avec le progrès qu'y ont fait les idées de paix et de solidarité, qui concourent, avec les prodiges de la vapeur et de l'électricité, à imposer silence aux rivalités séculaires, ainsi qu'à rapprocher toutes les nations entre elles, la liberté des échanges se présente comme une des conditions indispensables pour la continuité du développement de la prospérité générale; et, de même qu'elle est surtout devenue un besoin pour les sociétés les plus industrieuses, les plus avancées en lumières et les plus riches, qui marchent à la tête de la civilisation moderne, ce sont ces sociétés aussi qui devront immédiatement en retirer le plus de fruits, sous l'influence de la puissante émulation que la libre concurrence a pour effet d'entretenir et de stimuler chez les forts.

Mais, cette pleine confiance dans la propagation du principe de la liberté commerciale, déjà si puissamment recommandé par l'expérience de ses premiers effets, doit-elle se retourner en une condamnation absolue de toutes les dispositions conçues dans l'ancien ordre d'idées, sous le régime desquelles les deux premières puissances maritimes et commerciales du monde, on peut même dire presque tous les États de l'Europe, ont vécu et grandi plus ou moins pendant deux siècles? Nous ne le pensons pas; car la protection du travail national, la tendance à favoriser l'éducation industrielle du pays, par le moyen des droits protecteurs, au risque d'obliger temporairement le consommateur indigène à en payer les produits plus cher, l'importance que l'on attachait à la théorie vraie au fond, mais illusoirement interprétée, de la balance du commerce, tout cela, pendant la majeure partie de cette période, a été commandé par un mouvement d'intérêts et de besoins conforme aux rapports dominants de l'organisation sociale et de la politique; tout cela répondait à l'esprit du temps, dans la phase que le développement de la civilisation tout entière parcourait alors. Non-seulement la timidité et l'insuffisance des efforts privés, à une époque où les lumières et les ressources matérielles de la société étaient encore loin du point auquel nous les voyons aujourd'hui, avaient besoin d'être soutenues, mais l'esprit de rivalité et d'antagonisme, qui possédait les nations et les cabinets, ramenait sans cesse la législation douanière et commerciale à une défensive, qui ne pouvait se régulariser que par le régime protecteur, et n'aurait offert aucune chance de durée à l'application de doctrines plus libérales, dans son conflit avec des nécessités majeures. N'avons-nous pas vu tout récemment, aux États-Unis, le Nord revenir, à la veille de sa rupture avec le Sud, du libre échange au régime de la protection? Il faut bien reconnaître ensuite, malgré tout ce qui a été dit, avec raison, contre l'ancienne théorie de la balance du commerce, qu'il n'est pas en général indifférent qu'un pays importe beaucoup plus de produits qu'il n'en exporte, car la différence ne peut évidemment être soldée qu'en argent, ou par l'aliénation d'une partie de la propriété nationale même. Or, ce mode d'épuisement peut devenir encore plus funeste à l'indépendance de la nation que la sortie continuelle du numéraire n'est pré-

judiciable à ses intérêts économiques; le besoin d'argent entraînant, en pareil cas, la dépréciation des produits indigènes, conséquence inévitable d'une offre trop empressée. C'est là ce qui, avec les difficultés de communication et de transport, explique le bas cours des matières brutes et des denrées dans les pays arriérés. Le tort des législations commerciales du passé est moins dans l'adoption d'une ligne de conduite dont les circonstances avaient fait une nécessité relative, que dans la fausse application de leurs maximes, dans l'abus étrange qui en a été fait par l'esprit de système, toujours porté à généraliser outre mesure; dans les erreurs où l'on tomba, par l'exagération de leur principe, en en confondant les tendances avec celles d'intérêts contraires, dont elles subirent la direction et le joug. A force de restrictions, on se laissa entraîner, par l'esprit de monopole, dans une voie qui conduisit directement aux murailles chinoises de la prohibition absolue, sans pouvoir empêcher néanmoins qu'elles ne fussent escaladées par le commerce interlope. En cherchant une règle dans la balance du commerce, l'école mercantile ne se rendit pas compte des dérangements que la contrebande apporte dans des calculs uniquement fondés sur un contrôle de rapports apparents, non plus que de l'extrême variété des combinaisons qu'admet le commerce international. Que signifient, au point de vue protectionniste, les droits sur les matières premières, les droits de sortie, de transit même, que l'on trouve inscrits en si grand nombre dans les tarifs du régime protecteur? Sous quelque aspect que l'on envisage ces taxations fiscales, on ne saurait en méconnaître l'incompatibilité profonde avec la logique de ce régime. C'est ce qui a été parfaitement démontré par tous les protectionnistes éclairés, mais surtout par Frédéric List, dans sa théorie d'application, publiée sous le titre de *Système national*[1]. Par la manie de tout protéger, on est arrivé à des complications, à des contradictions sans nombre, à une multitude de résultats purement factices, obtenus au détriment du bien général, et à un labyrinthe de mesures compliquées, de détours fallacieux et de nécessités de transaction perpétuelles.

1. Ouvrage traduit en français par M. H. Richelot. Paris, 1851.

En fait cependant, on ne peut nier que la protection, malgré tous les égarements du système, n'ait contribué, en maintes circonstances, à favoriser le développement des industries naissantes, ainsi que les progrès de l'éducation industrielle, dans son ensemble. Son rôle, envisagé de plus haut, dans l'histoire, dont le terrain mouvant oblige à toute espèce de biais, en face de situations souvent anormales, a été d'imprimer un cachet saisissant à la nationalité, jusque dans les rapports de la production et de la vie économique, et de le rendre indélébile; mais aujourd'hui ce but est rempli; l'industrie manufacturière est devenue un arbre vigoureux et plein de séve, dont les branches, pour croître et multiplier leurs ramifications dans tous les sens, n'ont plus besoin que d'espace, d'air et de lumière. La législation commerciale n'a pas plus de raison, pour comprimer la spontanéité de sa croissance dans une atmosphère de serre chaude, que la législation civile, dans une société parvenue à cet âge de maturité qui lui permet de disposer d'elle-même, n'en aurait pour étendre aux adultes la tutelle légale, dont elle réserve l'égide aux mineurs. Chaque régime a son temps, et l'on ne saurait en prolonger impunément le maintien au delà des limites que la marche naturelle de la civilisation lui assigne. L'heure de la liberté du commerce avait sonné; la sagesse des gouvernements est de l'avoir compris, de ne pas avoir enrayé par d'inutiles ajournements une réforme devenue nécessaire.

§ 12. Organisation des douanes.

C'est à l'administration des douanes qu'est délégué le soin de percevoir les droits, établis par les lois que nous venons de passer en revue, ainsi que l'exercice de la surveillance et du contrôle, nécessaires pour la mise en pratique et la constatation des effets du régime en vigueur. La perception dont elle est chargée, n'a pas seulement pour objet les droits du tarif d'entrée et naguère aussi de sortie des marchandises, ou droits de douane proprement dits, mais aussi les droits accessoires, soit de navigation, de magasinage et de timbre sur les expéditions, de plombage et d'estampillage, les taxes relatives à la police sanitaire, et de plus, en France, la

taxe de consommation sur les sels, dans les départements frontières.[1]

La place nous manque ici pour entrer dans des détails sur l'histoire, l'organisation, les règles d'administration, de perception et de comptabilité, le mode de surveillance, de vérification et de contrôle d'un service aussi compliqué, sur l'exercice de ses pouvoirs légaux, et sur l'accomplissement des formalités multiples qu'il exige[2]. Nous devons, par conséquent, nous borner aux indications générales les plus importantes pour notre sujet.

En France, la surveillance de l'administration des douanes, qui ne s'étend pas seulement sur trois grandes lignes de côtes et les îles qui en dépendent, mais encore sur les frontières de terre de l'Empire, le long de l'Espagne, de l'Italie, de la Suisse, de l'Allemagne et de la Belgique, est plus difficile à exercer que dans le Royaume-Uni, de tous côtés entouré par la mer. Le service des douanes, celui des contributions indirectes et la régie des tabacs avaient été réunis, par un décret du 27 décembre 1851, en une seule administration, formant une direction générale du ministère des finances. Les tabacs, cependant, en ont été de nouveau séparés, par un autre décret du mois de mars 1860, et les douanes ont conservé un personnel entièrement distinct, dans lequel le service de bureau et de perception compte pour près de 2,500 employés, et le service actif ou corps des douaniers, répartis sur une ligne continue de postes et de brigades,

---

1. Mais seulement dans cette zone, la plus importante, il est vrai; car elle produit tout le sel marin. A l'intérieur, cette taxe est perçue par les agents de l'administration des contributions indirectes, relevant toutefois de la même direction générale que les douanes.

2. Pour toutes ces matières, qui forment l'objet d'ouvrages étendus, nous renvoyons, en ce qui concerne la France, à l'exposé succinct des dispositions fondamentales du régime de nos douanes par M. Desroches, dans l'*Almanach du commerce* Didot-Bottin (à la page 2837 de celui de 1863); au *Traité pratique des douanes* de M. Delandre, chef de bureau à l'administration centrale, dont le travail doit être signalé comme le plus complet de l'espèce; à l'essai historique de M. H. Bacquès, intitulé: *les Douanes françaises* (2e édition, Paris, 1862); à l'intéressant article DOUANES du même auteur, dans le nouveau *Dictionnaire du commerce et de la navigation* de Guillaumin, et, pour chaque point spécial, à la riche nomenclature de cette vaste publication collective, ainsi qu'au supplément qui la termine.

pour plus de 25,000 hommes. Le directeur général est assisté, dans ses fonctions, par trois administrateurs des douanes, chargés chacun d'une division du travail de l'administration centrale. Dans les départements frontières et à l'intérieur, le service des douanes se partage aujourd'hui entre 34 directions, non compris l'Algérie, qui forme une direction à part[1]. Les seules directions ayant leur siége à l'intérieur sont celles de Paris et de Lyon. Celle de la Corse se trouve établie à Bastia. Les 31 autres, échelonnées le long des frontières de la France continentale, comprennent également les territoires annexés de Nice et de la Savoie, à l'exception de cette partie de la Haute-Savoie qui a été neutralisée comme le pays de Gex. (Voir p. 397.)

Dans l'application du tarif des douanes, nul ne peut prétendre à aucun privilége. Les objets importés ou exportés pour le compte du gouvernement ou des services publics, non moins que les marchandises appartenant au commerce ou aux particuliers, sont assujettis aux dispositions du régime des douanes, dont la règle dominante est l'uniformité sur tous les points de la France. Les ambassadeurs et membres du corps diplomatique, accrédités auprès du gouvernement impérial, jouissent seuls, à titre de réciprocité et de courtoisie, d'immunités particulières, pour les objets destinés à leur usage.

Les droits au poids atteignent généralement le poids brut; ils ne sont perçus sur le poids net que pour les marchandises frappées de droits élevés, ou qui exigent un genre d'emballage disproportionné avec leur volume et leur poids propre[2]. Le chiffre maximum de 40 fr. (fixé par l'article 7 de la loi du 27 mars 1817), au delà duquel les marchandises acquittaient, à l'entrée ou à la sortie de France, les droits de douane au poids net, a été abaissé, par le décret du 16 janvier 1861, à 10 fr. par quintal métrique.

Lorsque les droits sont taxés à la valeur et que la douane juge que la valeur déclarée est trop au-dessous de la valeur réelle des

1. Voir, pour la liste complète des directions et des ports et bureaux de douane au 1er décembre 1862, l'Almanach précité, p. 2845, etc.; et, pour les bureaux ouverts depuis, les *Annales du commerce extérieur*, FRANCE, L. C., à partir du n° 214.

2. Voir le tableau des tares légales autorisées par la douane, pour la perception des droits, dans l'*Almanach du commerce* pour 1863, p. 2846.

marchandises, elle peut user du droit de préemption, c'est-à-dire retenir la marchandise pour le compte du trésor, contre paiement d'une somme égale à la valeur déclarée et du dixième en sus. Cette proportion du dixième a été réduite à 5 p. 100 par les stipulations de l'article 4 du traité anglo-français et de l'article 20 du traité franco-belge, qui permettent toutefois d'éviter la préemption par une expertise, dans les cas où l'importateur ou la douane opterait de préférence pour ce mode d'estimation de la marchandise dont la valeur déclarée est en conteste.

Pour les acquittements de plus de 600 fr., la douane française accorde un crédit, dont la durée est limitée à quatre mois, à partir du jour de la liquidation des droits, ou, lorsque ceux-ci sont payés au comptant, un escompte, calculé à raison de 4 p. 100 l'an.

Les marchandises taxées à plus de 20 fr. par quintal métrique, conformément à la loi du 28 avril 1816, ou nommément désignées par des lois ou décrets postérieurs, ne peuvent être importées que par certains bureaux déterminés de terre et de mer[1]. L'entrée par terre était même interdite, sauf exception dans les cas prévus par les traités de 1840 et de 1861 avec les Pays-Bas et la Belgique, aux denrées coloniales et autres marchandises désignées, par la loi précitée et par celle du 8 floréal an XI, comme ne pouvant être importées que par les ports d'entrepôt. Cette prohibition a été supprimée. Ces marchandises sont aujourd'hui passibles, à leur importation par terre, des mêmes droits qu'importées par mer, sous pavillon étranger.

L'importation temporaire en franchise de droits, à charge de réexportation sous la forme d'objets manufacturés, a été permise, depuis la loi du 5 juillet 1836 et plus fréquemment encore depuis 1857, pour l'épuration des huiles de graines et d'arachides d'abord, pour les chanvres à l'usage des corderies, la graine de ravison, le froment étranger à moudre en France, etc., pour les tissus de coton, de laine et de fil, purs ou mélangés, ainsi que de bourre

---

1. Voir l'*Almanach du commerce* pour 1863, p. 2846, etc. Ce sont là les restrictions d'entrée. Il y a en outre des restrictions de tonnage, concernant le tonnage déterminé des navires à employer au transport des mêmes articles et à celui des marchandises d'entrepôt prohibées, ainsi que diverses restrictions d'emballage.

de soie, en pièces destinées à être teintes ou imprimées, comme pour les chapeaux de paille à garnir ou à apprêter ; enfin, pour le plomb brut, en faveur de certaines usines, ainsi que pour les fontes brutes et mazées, fers en barres, etc., tôles, aciers et cuivres, employés à la construction de navires et de machines pour l'exportation.

Les marchandises avariées en mer, jouissaient d'une réduction ou réfaction de droits, proportionnelle à leur dépréciation constatée par une vente publique. Le bénéfice de cette réfaction, qui résultait de la loi du 21 avril 1818, a cessé d'être appliqué. En revanche, les marchandises françaises restées invendues à l'étranger, ou marchandises de retour, qui n'étaient, à certaines exceptions près, admises à la réimportation que moyennant un droit de retour (de 51 c. par quintal métrique ou de 15 c. par 100 fr. de la valeur, au choix du réimportateur), rentrent aujourd'hui en franchise, sous les conditions auxquelles est d'ailleurs resté subordonné ce retour.

Les échantillons et modèles suivent le régime des marchandises qu'ils représentent. Cependant on a toujours admis, exceptionnellement, moyennant un droit de 30 p. 100, des échantillons de tissus et d'autres marchandises, même prohibées, devant servir de types pour une fabrication nouvelle.

Les vivres et provisions de bord, qui constituent ce qu'on appelle l'avitaillement des navires, sont soumis à la formalité de la déclaration, tant à l'entrée qu'à la sortie. Cependant, on réadmet en franchise les restes des provisions de navires français, dont l'origine nationale est justifiée.

Les effets à l'usage des voyageurs ne sont soumis à aucun droit d'entrée ni de sortie, lorsqu'il est reconnu qu'ils ont déjà servi. Les vêtements neufs et de petites parties d'objets prohibés, pour l'usage des voyageurs, sont admis moyennant un droit de 30 p. 100 de la valeur. Les effets et le mobilier, en cours d'usage, des Français qui rentrent et des étrangers qui viennent s'établir en France, sont maintenant admis en pleine franchise, comme on l'a vu p. 393, ainsi que l'argenterie de ménage de ceux qui ne viennent y séjourner que temporairement.

Les Français, propriétaires à l'étranger, et les étrangers, propriétaires en France, dans le rayon d'un demi-myriamètre de la frontière,

sont autorisés, à titre de réciprocité, à importer comme à exporter en franchise presque tous les produits de leurs terres.

Les agents des douanes ont le droit de saisir tous les objets prohibés soit à l'entrée, soit à la sortie, ou non prohibés, que l'on tenterait de faire passer en contrebande, ou en fraude des droits établis par le tarif. Mais, les dispositions des lois du 28 avril 1816 et du 21 avril 1818, qui permettaient la recherche et la saisie, à l'intérieur même, de certaines marchandises prohibées, ont été abrogées par l'article 31 de la loi du 16 mai 1863.

Les contraventions de douane, selon leur nature et leur gravité, sont de la compétence des juges de paix ou de celle des tribunaux correctionnels. Dans ce dernier cas, la douane n'intervient que comme partie civile, pour réclamer les amendes et l'application des pénalités encourues.

Dans la Grande-Bretagne, l'organisation des douanes (*customs*), déjà réformée en 1787, sous l'administration de Pitt, fut remaniée en 1825 pour tout le Royaume-Uni, après avoir été pareillement étendue à l'Irlande. Depuis lors, un nouvel acte, rendu nécessaire par les changements considérables que sir Robert Peel et M. Gladstone venaient d'opérer dans la législation, l'acte de consolidation de 1853[1], a beaucoup amélioré ce service, en y simplifiant la marche des opérations, en facilitant les moyens de recours et en dispensant désormais le commerce de l'obligation de supporter, en tout état de cause, les frais de procédure occasionnés par de justes réclamations contre la douane, frais qui auparavant demeuraient à sa charge, même lorsqu'il obtenait une décision favorable. On alléguait, pour excuser cette rigueur, la maxime que la couronne ne saurait être passible de frais de justice. Dans le Royaume-Uni, l'administration des douanes, de même que celle des autres grandes branches du revenu fiscal, est gérée par une commission. Deux corps de douaniers, fonctionnant l'un à terre, l'autre sur mer (*land-guard and preventive water-*

1. Voir au chapitre 107 des statuts de la 16e-17e année du règne de Victoria, pour de plus amples renseignements, ainsi qu'aux rapports annuels du *Board of customs* sur l'état de son service.

guard), et chargés de la garde des côtes, y forment le service actif, qui a pour mission de prévenir et de réprimer la contrebande, par une surveillance continuelle. L'entretien de ces corps et les frais de perception des douanes s'élevaient, pour l'exercice clos au 31 mars 1858, à 843,757 liv. st., ou un peu plus de 21 millions de francs. La garde des côtes seule coûte de 450 à 500,000 liv. st. par an. Tous ces frais sont beaucoup moins considérables qu'en France, où les lignes de douanes présentent une bien plus grande étendue et sont bien plus difficiles à garder, du côté des Alpes et des Pyrénées surtout. Les articles sur lesquels la fraude se porte aujourd'hui principalement, dans les îles Britanniques, sont le thé et le tabac, ainsi que les spiritueux; c'étaient jadis les soieries, tant qu'elles furent prohibées.

Les douanes britanniques ont, comme les nôtres, maintenu à l'égard de divers articles d'importation, certaines restrictions portant, les unes sur le tonnage des navires, les autres sur le lieu d'introduction. Ainsi, les tissus de soie d'Europe ne peuvent être importés dans le Royaume-Uni que par bâtiments de 50 tonneaux au moins et par 8 ports désignés, dont 6 en Angleterre, 1 en Écosse et 1 en Irlande; les spiritueux aussi ne sont admis que par navires de 50 tonneaux au moins et en fûts ou autres contenants d'une capacité déterminée; les tabacs manufacturés, que par navires jaugeant 120 tonneaux ou plus, en colis contenant chacun 80 livres au moins, en poids net, et par 13 ports d'Angleterre, 5 d'Écosse et 11 d'Irlande; les vins, enfin, que par 36 ports d'Angleterre, 6 d'Écosse et 4 d'Irlande.[1]

§ 13. Statistique commerciale.

Le perfectionnement de l'organisation des douanes et de leurs moyens de contrôle, le vaste réseau de consulats que de grandes puissances maritimes, comme l'Angleterre et la France, entretiennent

1. Voyez, pour toutes ces désignations, les *Annales du commerce extérieur*, ANGLETERRE, L. C., n° 38 (p. 49), 41 (p. 5), ainsi que, pour toute la réglementation des douanes britanniques, le manuel périodique intitulé : *Clement's Customs Guide and british and colonial tariff.*

dans toutes les parties du monde, et l'importance croissante que prend, en tous pays, la constatation régulière et officielle des faits et des résultats qui intéressent le commerce et la navigation, l'agriculture, l'industrie et les autres branches auxiliaires du développement de la richesse commerciale des nations, concourent à rendre plus facile la statistique du commerce international. L'utilité de la publication des éléments fournis par le contrôle des douanes, fut comprise de bonne heure en Angleterre, où le gouvernement institua à cet effet, dès 1696, auprès de cette administration, l'office d'un inspecteur général des importations et exportations, chargé de réunir et de centraliser tous les renseignements de l'espèce qu'elle est à même de recueillir, sur l'ensemble du mouvement commercial et maritime des îles Britanniques. Il existe, en outre, auprès du *Board of trade*, un bureau spécial de statistique (*Statistical department*), auquel est confié le soin de l'élaboration et de la publication de tous les documents concernant les diverses branches de la statistique officielle, dont le parlement ordonne l'impression. La plupart des publications émanant de ce service, qui fut dirigé longtemps par des hommes tels que Porter et Mac Gregor, et dont l'habile chef est aujourd'hui M. W. Fonblanque, ont le caractère de recueils périodiques, remplis de tableaux et de chiffres. Elles occupent une place marquante dans la collection volumineuse et toujours grossissante des livres bleus et des *parliamentary papers*, destinés à tenir l'opinion au courant de tout ce qui concerne les intérêts moraux et matériels, administratifs et financiers, ainsi que de la marche de toutes les affaires économiques et politiques du pays. Aucune autre contrée ne possède, sur les branches multiples de son développement national, un fonds de matériaux aussi riche ; mais ces documents, malgré leur ampleur, la variété, l'intérêt et l'abondance des renseignements qu'ils procurent, pèchent assez généralement, il faut le reconnaître, par l'incohérence, le manque d'une vue d'ensemble et le défaut de plan et de méthode. Le public d'outre-Manche, habitué à fouiller dans ces labyrinthes, et ne visant qu'au particulier dans l'instruction qu'il y cherche, se contente du fil d'Ariane des tables alphabétiques, et ne se laisse pas rebuter par le décousu de ces publications informes, dont l'esprit français, essentiellement généralisateur, ne s'accommoderait qu'avec peine.

Si la France est entrée plus tard que l'Angleterre dans cette voie de publicité, elle a, en revanche, apporté dans ses publications de cette nature, qui se poursuivent aujourd'hui régulièrement, un ordre plus logique et plus d'unité. Les renseignements, empruntés au bureau de la balance du commerce, qui nous sont parvenus sur le mouvement commercial de la France, sous l'ancienne monarchie, ne consistent, il est vrai, qu'en données fragmentaires et très-incomplètes. Mais, depuis la révolution de Juillet, la statistique commerciale a également été comprise dans le cadre du grand travail de la *Statistique générale de la France*, dont un volume, le 2e de la collection, publié en 1838, contient le résumé des principaux éléments de notre commerce extérieur, pendant le demi-siècle qui s'est écoulé de 1787 à 1836. Ce vaste tableau synoptique n'offre qu'un petit nombre de lacunes. Elles portent sur les années 1790 et 1791, la période de 1793 à 1796, et celle de 1811 à 1814, pendant lesquelles les bouleversements et les guerres de la première révolution et de l'Empire avaient suspendu le contrôle. Mais, depuis 1827, l'administration des douanes a publié très-exactement, d'année en année, tous les résultats de celui-ci, dans ses *Tableaux du commerce et de la navigation de la France avec ses colonies et les puissances étrangères*. Ces tableaux annuels, dont le cadre uniforme offre de très-grandes facilités pour les recherches et les comparaisons, forment une série complète jusqu'à nos jours, à laquelle chaque année ajoute un nouveau volume, et dont la publication a été de plus accompagnée de tableaux récapitulatifs, pour chacune des trois périodes décennales qui se sont succédé de 1827 à 1836, de 1837 à 1846, et de 1847 à 1856. Ajoutons que l'administration anglaise a publié des récapitulations semblables, pour les périodes écoulées de 1831 à 1840 et de 1841 à 1850.

Indépendamment de ces états de commerce et de navigation proprement dits, sur lesquels nous entrerons dans plus de détails au paragraphe suivant, et des autres documents de la statistique officielle, qui intéressent aussi, plus ou moins directement, la situation économique et le commerce des deux pays qui nous occupent, le *Board of trade* en Angleterre, ainsi que le gouvernement général de l'Algérie, le ministère de la marine et des colonies et celui du com-

merce et des travaux publics, ou, plus particulièrement, le bureau statistique de la direction du commerce extérieur, en France, publient des recueils semblables, sur les rapports économiques et commerciaux des colonies anglaises et françaises, ainsi que sur ceux des pays étrangers. Nous renvoyons le lecteur à la notice bibliographique qui termine cet ouvrage, pour l'indication précise des titres et du contenu de toutes ces publications, dont nous avons déjà eu l'occasion de citer quelques-unes des plus importantes, dans les chapitres précédents. Bornons-nous à en mentionner deux, qui ont été plus particulièrement conçues dans le but de donner un aperçu général du mouvement économique et commercial du Royaume-Uni et de la France, pendant les quinze dernières années, et de vulgariser ainsi les principales données de la statistique de leurs intérêts matériels. Ces documents, très-substantiels et très-courts, sont, pour le Royaume-Uni, le *Statistical abstract for the United Kingdom*, pour la période 1846-1860 (Londres, 1862), dont il a été publié, officiellement aussi, en Angleterre même, une édition française, sous le titre de *Résumé des principaux faits statistiques du Royaume-Uni*, pour la période 1847-1861. Un *Exposé comparatif de la situation économique et commerciale de la France*[1], pour les quinze années de la même période, forme le pendant du résumé anglais. Ces petits recueils officiels ne contiennent pas seulement les résultats généraux de la statistique du commerce extérieur, de la navigation marchande et de la pêche maritime, mais encore une foule de renseignements de la statistique générale, qu'il a paru utile de faire entrer dans le même cadre, sur la superficie et la population, l'agriculture, les mines, l'industrie, les voies de communication et de transport, les chemins de fer en particulier, les postes et la télégraphie électrique, le monnayage, la situation des banques de France et d'Angleterre et le mouvement des caisses d'épargne même. Nous avons utilisé pour cet ouvrage, en les complétant, la majeure partie des tableaux qu'ils renferment.

1. Compris dans les *Annales du commerce extérieur*, sous la rubrique FRANCE, *Faits commerciaux*, n° 49. Nous avons été personnellement chargé de la confection de ce document. Une réimpression de chacun des deux résumés, étendus aux faits de 1862, vient d'être faite en France comme en Angleterre.

§ 14. Tableaux du commerce extérieur. — Commerce général et commerce spécial. — Provenances et destinations.

Les états de commerce annuels que publient l'administration des douanes, en France, et le *Board of trade*, en Angleterre, forment, comme nous l'avons vu, dans les deux pays, la base fondamentale du contrôle statistique, étendu sur toutes les branches de leur commerce extérieur, non-seulement pour les marchandises et les envois d'espèces qui en constituent l'objet, mais aussi pour tout le mouvement de la navigation qui s'y rapporte. La publication régulière de ces comptes rendus annuels de l'administration des douanes, beaucoup plus ancienne dans la Grande-Bretagne, où elle remonte jusqu'à 1697, ne date en France que de 1818. Mais la première qui ait été faite chez nous, avec l'annonce d'une périodicité qui ne se réalisa toutefois que beaucoup plus tard, fut celle d'un rapport accompagné de tables d'importation et d'exportation, pour le premier semestre 1792, que Roland, alors ministre de l'intérieur, présenta à la Convention, le 17 décembre de cette année. En 1825 fut adoptée la distinction de toutes les marchandises en deux catégories, selon leur provenance ou leur destination, sous les titres de commerce général et de commerce spécial. Le premier, dans les tableaux qui ont paru jusqu'à présent, et que l'on s'est constamment appliqué à perfectionner, tout en restant fidèle au cadre adopté en 1827, embrasse, à l'importation, toutes les marchandises arrivées de l'étranger et des colonies, quelle qu'en soit la destination ultérieure, et, à l'exportation, toutes celles qui sortent du territoire, quelle qu'en soit l'origine, nationale ou étrangère. Il s'étend ainsi à tout le mouvement d'entrepôt, de réexportation et de transit. Dans le second, dont l'objet est plus restreint, on ne comprend, parmi les importations, que les articles étrangers ayant acquitté les droits, pour être introduits dans la consommation française, ou du moins nationalisés par cet acquittement, et, parmi les exportations, que celle des produits français, c'est-à-dire provenant de l'agriculture, des mines ou de l'industrie du pays, et ce qui se réexporte de produits étrangers nationalisés.

Le commerce spécial ne forme, par conséquent, qu'une partie du commerce général. Il peut arriver, cependant, qu'à l'importation, les chiffres du premier se trouvent être quelquefois supérieurs à ceux du second, pour un même article, lorsque des marchandises, livrées à la consommation et extraites des entrepôts, ne sont reprises au commerce spécial qu'après avoir déjà figuré dans les comptes antérieurs du commerce général.

Les états de commerce annuellement publiés en Angleterre, de 1832 à 1852, les *chief tables of imports and exports*, comprises dans la collection des *Statistical tables on population, revenue, commerce, etc., of the United Kingdom*, étaient connus sous le nom de *Courtenay accounts*, et différaient beaucoup des nôtres par leur disposition. Mais, en 1853, ou plutôt depuis 1854, le *Board of trade* a adopté, pour ces états, une forme à peu près identique avec celle des tableaux qui se publient en France et en Belgique. Son cadre est aujourd'hui le même, aux dénominations près. On y relève pareillement, sous des rubriques distinctes, l'importation générale et la mise en consommation, indiquée par l'acquittement des droits, l'exportation des produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni et la réexportation des produits coloniaux et étrangers, sortant des entrepôts britanniques. Cependant, il est arrivé, dans les deux pays, par suite de la suppression complète des droits d'entrée sur un grand nombre d'articles, que l'on renonce à la formalité désormais inutile de déclarer ceux-ci pour l'entrepôt, lors même qu'ils sont destinés à la réexportation. Il s'ensuit que ces articles se trouvent maintenant compris pour des proportions beaucoup plus fortes qu'auparavant, sur les tableaux français comme sur ceux du Royaume-Uni, dans les colonnes de l'importation du commerce spécial, où on les voit également figurer, d'autre part, dans celles de l'exportation, à côté des produits nationaux et confondus avec eux. Pour les marchandises complétement dégrevées, les chiffres du commerce spécial, à partir de la mise en vigueur de la législation nouvelle, ne sont donc plus exactement comparables avec ceux de la période antérieure, et la définition que nous avons donnée plus haut du commerce spécial se trouve considérablement altérée pour l'avenir, ce qu'il importait de faire remarquer ici, en passant.

Les tableaux du commerce de la France, qui forment, pour chaque exercice, la matière d'un fort volume in-4°, présentent, année par année, le résumé de toutes les importations et de toutes les exportations, et font connaître les quantités ainsi que les valeurs officielles et actuelles des marchandises, d'après les registres tenus par la douane. Nous expliquerons le mode de fixation de ces valeurs, au paragraphe suivant. Ces états reprennent ensuite le mouvement des échanges avec plus de détail, dans sa répartition par pays de provenance et de destination d'abord, puis par nature de marchandises. Dressé avec beaucoup de soin, le contrôle statistique des douanes est présenté avec une entière franchise. Cela ne veut pas dire cependant qu'aucun travail de l'espèce puisse prétendre à une exactitude parfaite, sur tous les points. La contrebande ne vient pas se faire inscrire dans les bureaux; beaucoup de fausses déclarations d'espèces, de quantités ou de valeurs, peuvent n'être pas découvertes, surtout lorsqu'elles portent sur des marchandises exemptes, ou ne payant que des droits minimes. En ce qui concerne le mouvement des métaux précieux et des espèces monnayées, le contrôle des douanes ne peut naturellement s'étendre que sur les envois déclarés de cette nature. De même que le numéraire, les pierreries, la bijouterie, l'horlogerie, les dentelles, les cachemires et en général tous les articles offrant une très-grande valeur sous un mince volume, se dérobent par mille moyens frauduleux au contrôle des agents de surveillance. Cependant, l'exemption des droits ne dispense pas de faire aux douanes les déclarations prescrites, et une amende de cent francs est maintenue pour les cas de non-déclaration ou de fausse déclaration. (Loi de douane du 16 mai 1863, art. 19.)

L'administration des douanes françaises, dans les dernières années surtout, n'a rien négligé d'ailleurs, pour élargir son cadre et déployer son contrôle, dans l'intérêt de la plus grande exactitude possible. Ainsi, elle tient compte depuis 1857, pour ses relevés du commerce avec chaque pays, des expéditions en transit par chemin de fer de toutes les marchandises dont l'origine ou la destination réelle lui est déclarée, tandis qu'elle se bornait, auparavant, à porter au compte du pays limitrophe, sans égard pour la provenance ou la destination finale, toutes les marchandises expédiées ou introduites

par tel point de nos frontières. C'est une amélioration de la statistique sur laquelle il importe d'appeler l'attention, d'autant plus que l'on pourrait autrement, dans bien des cas, être induit en erreur par la comparaison des chiffres des dernières années avec ceux des années précédentes. En général, le sens qu'il faut attacher aux mots de provenance et de destination demande aussi quelques explications. Pendant longtemps la provenance désignait, abstraction faite de l'origine de la marchandise, le pays d'où celle-ci était directement importée en France : ainsi, pour les marchandises arrivées par terre, toujours le pays limitrophe; mais, une partie des transports internationaux s'effectuant maintenant, sous certaines conditions conventionnelles, par les voies ferrées, il est devenu possible de constater la provenance réelle des marchandises ainsi importées, et l'on reconnaît, dans ce cas, comme pays de provenance, celui d'où la marchandise a été expédiée, et non plus le pays limitrophe. Les mêmes règles ont été appliquées à l'exportation par terre, lorsque la marchandise, expédiée par un chemin de fer international, est dirigée en droiture sur le territoire d'un État non limitrophe plus éloigné, qui figure dans ce cas, sur les comptes, comme pays de destination réelle. Dans le commerce maritime toutefois, rien n'a été changé; le pays de provenance est toujours celui d'où arrive directement le navire importateur; le pays de destination, celui où se rend directement le bâtiment exportateur. Il ne suffirait pas, cependant, de résumer les résultats annuels de la statistique du commerce pour les exercices clos seulement; et, en France comme en Angleterre, on n'a pas tardé à reconnaître l'intérêt qu'il y a, pour l'administration et le commerce, à se rendre compte du mouvement des échanges au fur et à mesure qu'ils s'opèrent. Aussi, le *Board of trade* et la douane française ne manquent-ils pas de publier, mois par mois, des relevés spéciaux du mouvement des principales marchandises importées et exportées. En France, ces relevés, insérés dans le *Moniteur*, forment en outre l'objet d'un recueil spécial, qui paraît, avec rappel pour les résultats correspondants des deux années antérieures à celle dont il s'agit, sous le titre de documents statistiques sur le *Commerce de la France*. Les états mensuels anglais (*Accounts relating to trade and navigation of the*

United Kingdom), présentent les quantités et même les valeurs, qu'indiquent maintenant aussi les nôtres; ils portent de même leurs comparaisons sur une période triennale et suivent, en outre, le contrôle du mouvement de navigation des ports. Les deux collections se recommandent également à l'attention du commerce par la diligence et la régularité apportées à leur publication.

§ 15. Valeurs de douane, officielles et réelles.

L'estimation des valeurs fournit, en quelque sorte, la seule mesure possible de l'importance relative des échanges, et elle est indispensable pour la totalisation du montant de ceux-ci. Mais, il y a deux manières d'établir cette estimation, l'une consistant dans la détermination de prix moyens, adoptés conventionnellement et à titre permanent, dans le but de faciliter les comparaisons pour une série d'années: c'est le principe des valeurs dites officielles; l'autre suivant, d'année en année, les fluctuations incessantes des cours, sur la base des déclarations ou d'une enquête périodique: c'est le principe des valeurs déclarées et des valeurs réelles, essentiellement variables, mais qui ont l'avantage de tenir compte de tous les changements survenus dans la valeur vénale des marchandises. Dès 1696, un comité de la chambre haute du parlement britannique, désirant se rendre compte de la valeur ordinaire de toutes les marchandises, envoya dans tous les pays avec lesquels trafiquait l'Angleterre des agents, spécialement chargés de recueillir et d'étudier les variations du prix de chaque produit, à des époques différentes, afin de lui procurer les éléments de moyennes raisonnables. On procéda de même à l'intérieur, pour les articles d'exportation de l'Angleterre. Telle a été l'origine et telle fut la nature des valeurs dites officielles, dont la fixation, en Angleterre, remonte jusqu'à cette époque, et qu'une ordonnance de 1827, rendue à la suite d'une enquête administrative, qui en détermina l'évaluation pour la France, a également introduites dans l'usage de notre contrôle douanier.

Ce n'est pas qu'avant cette époque on ne se basât aussi déjà, chez nous, sur des évaluations officielles, et, pour le prix des blés en particulier, sur les moyennes fournies par les mercuriales des départe-

ments frontières. De 1818 à 1826, elles furent établies, par l'administration, sur une base de renseignements très-consciencieusement recueillis; mais, la fixité manquait à cette base et l'on se décida, pour y remédier, de charger une commission, formée de commerçants et de fabricants, du soin d'arrêter un tableau définitif des valeurs officielles applicables à nos états de commerce.

Ces valeurs servent à ramener toutes les marchandises à une unité commune, ce qui permet non-seulement de totaliser, mais aussi de comparer, d'après une base fixe, uniforme et permanente, les résultats successivement obtenus à différentes époques; mais, les termes de comparaison qu'elles fournissent, ne sont exacts que relativement et proportionnellement aux quantités; elles donnent bien la mesure exacte de l'accroissement total de celles-ci, mais non celle de l'importance réelle des échanges, au point de vue de la valeur des marchandises, dont les cours changent sans cesse. C'est ce que l'on ne tarda pas à comprendre en Angleterre. Aussi y commença-t-on de bonne heure (depuis les premières années de ce siècle) à exiger également du commerce la déclaration des valeurs, au moins pour les produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni qu'il livrait à l'exportation. Les mêmes motifs ont conduit l'administration française à charger une commission, qui fonctionne auprès de la direction du commerce extérieur et sous sa surveillance, de fixer la valeur moyenne des marchandises importées et exportées chaque année à partir de 1847, époque depuis laquelle nos états de commerce publient aussi les valeurs actuelles ou réelles des échanges, parallèlement aux anciennes valeurs officielles.

En général, les valeurs actuelles sont calculées en vue du commerce spécial. On les a, toutefois, en partie appliquées pareillement aux marchandises du commerce général, bien qu'à l'égard de celles-ci, la valeur puisse souvent comporter, en raison de la qualité, certaines différences dont il est facile de se rendre compte. Les marchandises d'entrepôt ou de transit naguère prohibées dans le commerce spécial, ont pu seules former l'objet d'une évaluation distincte.

En bonne théorie, toute évaluation des marchandises formant l'objet du commerce extérieur, doit représenter, autant que possible, à

l'importation comme à l'exportation, la valeur des articles arrivant ou rendus à la frontière, sans les droits qui s'y ajoutent.

L'appréciation des valeurs réelles est surtout importante lorsqu'il s'agit d'articles pour lesquels il y a de l'intérêt à constater l'influence exercée par le prix de la chose sur le mouvement de sa consommation.

Certaines marchandises figurent au brut sur les états de commerce, les droits qui leur sont applicables étant basés sur le poids brut, seul connu de la douane. Dans ces cas, les taux d'évaluation tiennent compte de la tare ordinairement admise pour ces articles. (Voir page 410.)

Depuis 1854, le *Board of trade* a également adopté ce mode d'évaluation, pour toutes les marchandises formant l'objet du commerce extérieur. Conservant les déclarations pour base de celui qu'il applique aux produits du Royaume-Uni, il ne recourt à la fixation de valeurs moyennes annuelles (*computed real value*) que pour les produits étrangers et coloniaux, importés ou réexportés des entrepôts britanniques. Combinant sa statistique du commerce, publiée sous le titre d'*Annual statement of the trade and navigation of the United Kingdom*, d'après le modèle du Tableau du commerce français, il s'est rapproché de ce dernier autant que possible, dans la division et l'arrangement des matières.

Indépendamment de la France et de l'Angleterre, la Belgique, les Pays-Bas et l'Autriche ont également adopté le principe d'une révision continue des valeurs de douane; mais le mode d'évaluation diffère beaucoup, d'un pays à l'autre. Le système français est le plus complet. La révision y porte, chaque année, sur toutes les marchandises. L'Angleterre, comme nous l'avons déjà fait observer plus haut, a limité l'évaluation directe aux marchandises étrangères et coloniales, mais en distinguant, dans la fixation des moyennes du cours de chaque article, entre les provenances de celui-ci, qui comporte ainsi autant de taux différents. Les valeurs déclarées, auxquelles on continue de s'en tenir, dans le contrôle de l'exportation de tous les produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni, ont été maintenues comme base d'évaluation générale par les États-Unis, la Russie et les Villes anséatiques. Cette base est celle dont on faisait également usage dans les États sardes.

La Belgique, dans la fixation de ses valeurs dites variables, s'est arrêtée au système de la révision partielle, dont on se contente aussi dans les Pays-Bas et en Autriche. D'autres États, comme l'Espagne, le Portugal et le Chili, n'indiquent pas l'origine et le mode de formation des valeurs qu'ils assignent aux marchandises importées et exportées. Enfin, les états de commerce du Zollverein, de la Suisse, de la Suède, etc., ne font connaître que les quantités de ces marchandises.

Les estimations belges des valeurs variables se rapportent exclusivement au commerce spécial; celles des valeurs actuelles ou réelles de France et d'Angleterre, en grande partie au commerce général.

En Angleterre, les valeurs admises à l'importation sont également appliquées à la réexportation des produits étrangers et coloniaux. On opère de même en Belgique, pour la plupart des articles du moins. Mais, en France, il y a deux séries d'évaluations parfaitement distinctes, pour les mêmes marchandises, selon que celles-ci figurent à l'importation ou à l'exportation, et le taux moyen de la valeur réelle, calculé séparément, ne coïncide parfois qu'accidentellement de part et d'autre.

On peut, d'après cela, se faire une idée des incertitudes qui dérivent du manque d'homogénéité, dans les valeurs de douane des différents pays, pour la comparaison simple et directe des résultats de leurs statistiques commerciales. L'accord est ici d'autant plus difficile à établir qu'il y a des différences naturelles et nécessaires entre les valeurs des mêmes produits, d'un pays à l'autre, ce qui ne permet pas même de concevoir jamais la possibilité d'une concordance parfaite, dans l'évaluation du même mouvement d'échanges, aux frontières des deux États entre lesquels il a lieu. Ainsi, la marchandise expédiée d'Angleterre aura nécessairement acquis, à son arrivée en France, une plus-value, d'autant plus forte que l'article est plus encombrant de sa nature, par suite du fret qui vient s'ajouter au prix de vente, et *vice versâ*. Il s'agit en outre, ce qui n'est pas facile, si l'on veut se rendre compte des évaluations différentes d'un même produit, en divers pays, d'avoir égard aux différences qui peuvent exister, relativement à la qualité moyenne du produit, entre ces mêmes pays. Généralement, on ne saurait apporter assez de circonspection, de

discernement et de sagacité à l'examen de toutes ces questions de valeurs.

La comparaison des valeurs réelles avec les valeurs officielles, est surtout intéressante par les renseignements qu'elle offre sur les variations qu'ont subies les prix de tous les articles. Elle permet de constater, entre autres, ce fait bien remarquable, que l'exportation des produits britanniques, après avoir présenté, dans les seize premières années du siècle, une valeur déclarée bien supérieure à la valeur officielle, est revenue, en 1817, à une espèce de niveau ou d'égalité entre les deux valeurs. Sans conclure de ce fait, avec M. Ch. Dupin, que la moyenne des prix de toutes choses se fût alors abaissée à celle de la fin du dix-septième siècle (puisqu'il faut bien considérer que, dans l'intervalle, la nature des produits exportés a totalement changé, et que l'industrie cotonnière, qui fournit aujourd'hui le plus à l'exportation de nos voisins, n'existait même pas il y a un siècle et demi), nous ferons observer cependant que, depuis 1817, le rapport entre les deux valeurs change complétement, et que, dans la période suivante, les valeurs déclarées, loin de maintenir leur supériorité sur les valeurs officielles, tombent, depuis 1842, au-dessous de la moitié de ces dernières: preuve certaine que l'énorme accroissement de l'exportation britannique, accompagné d'une baisse de prix constante, a été de plus en plus favorisé par le bon marché. C'est là un de ces résultats auxquels on ne saurait trop applaudir, au point de vue des intérêts de la civilisation.

En France, la même comparaison, limitée toutefois à une période beaucoup plus courte, la fixation de nos valeurs officielles ne remontant qu'à 1826, fait aussi ressortir, en général, un renchérissement considérable, depuis les mauvaises récoltes de 1853 notamment, sur les denrées alimentaires, provenant du sol, dont l'exploitation a ses bornes, et un abaissement de prix non moins sensible sur les matières premières exotiques, telles que le coton (avant la crise actuelle), les teintures, les peaux brutes, et sur presque tous les articles manufacturés, par suite de l'économie et des perfectionnements introduits dans toutes les fabrications.

Dès 1830, M. Humann, ministre des finances, se fondant sur la comparaison des mercuriales de cette année avec celles de 1786,

évaluait à 31 p. 100 la hausse des prix de toutes choses, entre ces deux années. Sur les denrées alimentaires elle a été le plus considérable dans la période 1847-1861. On en jugera par le résumé des variations qu'ont subies les valeurs de douane les plus importantes.

ÉTAT COMPARATIF

des moyennes appliquées par l'administration des douanes françaises, sur la base des prix de 1826, 1847 et 1861, à l'évaluation des principales marchandises entrées ou sorties.

		1826.	1847.	1861.	
Froment, épeautre et méteil	l'hectol.	$26^{f}30^{c}$	$26^{f}30^{c}$	$35^{f}40^{c}$	à l'entrée.
Orge	—	11 65	11 65	22 75	—
Riz en grains	le kilog.	» 40	» 40	de 35^{c} à 75^{c}	—
Houblon	—	1 25	1 50	$3^{f}50^{c}$	—
Chevaux hongres	la tête.	360^{f} $»^{c}$	550^{f} $»^{c}$	780^{f} $»^{c}$	à l'entrée.
Bœufs	—	200 »	280 »	420 »	—
Moutons	—	17 »	20 »	38 »	—
Vins de toutes sortes	le litre	de 20^{c} à $3^{f}30^{c}$	20^{c} à $2^{f}25^{c}$	$»^{f}70^{c}$ à 4^{f} $»^{c}$	à la sortie.
Eaux-de-vie de vin	—	de 60 à 1 »	60 à 1 »	2 20 à 3 95	—
Huile d'olive	le kilog.	$1^{f}70^{c}$	$1^{f}70^{c}$	2^{f} $»^{c}$	—
Huile de graines grasses	—	1 »	» 90	1 40	—
Graine de colza	—	» 75	» 75	» 43	—
Beurre salé	—	1 35	1 40	2 70	—
Fromage	—	» 70	» 70	2 20	—
Sucres bruts	le kilog.	de 45^{c} à $»^{f}70^{c}$	60^{c} à $»^{f}70^{c}$	$»^{f}63^{c}$ à $»^{f}67^{c}$	à l'entrée.
Café	—	de 85 à 1 60	90 à 1 85	1 80 à 2 60	—
Cacao	—	$»^{f}90^{c}$	$1^{f}20^{c}$	$1^{f}50^{c}$	—
Thé	—	6 »	5 85	5 »	—
Rhum et tafia	le litre	» 60	» 60	1 20	—
Morue	le kilog.	» 20	» 20	» 46	—
Tabac en feuilles	—	2 30	1 »	1 48	—
Cigares	la pièce	» 3	» 9	de 16^{c} à 21^{c}	—
Houille crue	la tonne	15^{f} $»^{c}$	15^{f} $»^{c}$	$18^{f}30^{c}$	à l'entrée.
Cuivre de première fusion	le kilog.	2 »	2 20	2 40	—
Fonte brute	—	» 15	» 14	» 13	—
Rails	—	» 23	» 23	» 19	—
Acier en barres	—	1 30	1 »	1 05	—
Cuirs bruts	le kilog.	de 1^{f} à $1^{f}80^{c}$	60^{c} à $1^{f}50^{c}$	$1^{f}75^{c}$	à l'entrée.
Crins	—	$1^{f}35^{c}$	$1^{f}75^{c}$	3 »	—
Indigo	—	de 16^{f} à 22^{f}	9^{f} à 15^{f}	24 »	—
Cochenille	—	30^{f} $»^{c}$	15^{f} $»^{c}$	8 »	—
Arachides	—	» 75	» 35	» 30	—
Chanvre teillé et étoupes	le kilog.	$»^{f}65^{c}$	$»^{f}80^{c}$	$»^{f}82^{c}$	à l'entrée.
Lin teillé	—	1 »	1 25	1 65	—
Laines en masse	—	2 »	2 »	3 »	—
Soies grèges françaises	—	45 »	40 »	55 50	à la sortie.
Soies grèges étrangères	—	40 »	35 »	50 50	à l'entrée.
Soies moulinées françaises	—	70 »	60 »	78 »	à la sortie.
Soies moulinées étrangères	—	70 »	60 »	72 »	à l'entrée.
Coton en laine	—	de $1^{f}20^{c}$ à $2^{f}20^{c}$	1^{f} à $1^{f}60^{c}$	2^{f} à $2^{f}50^{c}$	—

		1826.	1847.	1861.	
Coton filé	le kilog.	8f » c	3f » c	4f 10c	à la sortie.
Calicots écrus et blancs	—	15 »	4 »	3 80	—
Toile écrue	—	14 »	11 50	4 50	—
Fils de laine peignée .	—	20 »	16 »	10 »	—
Draps	—	27 »	24 »	24 »	—
Châles de laine brochés et façonnés	—	143 »	30 »	74 »	—
Foulard de soie écrue .	—	120 »	90 »	43 »	—
Étoffes de soie façonnées	—	130 »	110 »	135 »	—
Tulle de soie	—	80 »	120 »	240 »	—
Gants	—	40 »	80 »	85 »	—
Papier blanc	le kilog.	2f 50c	1f 75c	1f 30c	à la sortie.
Coutellerie	—	12 »	12 »	9 75	—
Cristaux	—	2 »	2 50	3 50	—
Porcelaine commune . .	—	3 »	1 35	1 15	—
Sucre raffiné	—	1 20	» 85	» 82	—

La cause principale du renchérissement des denrées a été, sans contredit, l'affluence croissante de l'or, depuis la découverte des précieuses mines de la Californie et de l'Australie.

De 1826 à 1847, la baisse la plus remarquable avait été celle du coton et, par suite, de toutes les cotonnades. L'extension de la culture avait de même eu pour effet une très-forte réduction dans les prix des tabacs en feuilles. Mais, depuis 1847, la graine de colza, la fonte et les fers, le sucre, le thé, la cochenille et les arachides sont, parmi les produits non ouvrés, indigènes et exotiques, presque les seuls marquants dont les cours aient fléchi, sous l'influence d'une production et de facilités d'approvisionnement plus grandes. Quant aux progrès du bon marché constatés, d'autre part, dans les produits de l'activité manufacturière, nous les avons déjà signalés plus haut.

La crise cotonnière est venue, malheureusement, entraver depuis l'industrie textile, dans cette voie de progrès. Le prix du coton s'étant élevé, par suite de la guerre des États-Unis, pour la provenance principale, de 2 fr. 20 c. par kilogramme, en 1861, à 3 fr. 70 c., en 1862, cette hausse réagit aussi, dans une certaine mesure, sur les autres filaments, le chanvre et le lin, les laines et les soies mêmes, dont les prix augmentèrent également et communiquèrent aux toiles et draps la tendance ascensionnelle déjà imprimée aux percales et calicots. Nos vins ordinaires, les huiles et les cafés subirent également la hausse, en 1862; mais, l'état satisfaisant des récoltes et d'autres circonstances y firent non moins sensiblement baisser, en re-

vanche, les prix des céréales et des animaux de boucherie, ainsi que les cours des sucres et des alcools, de l'indigo et de certains métaux.

Manquant ici de place pour nous étendre plus longuement sur ce sujet, nous renvoyons aux tableaux et aux observations curieuses que renferment, pour l'étude spéciale de ces variations, les comptes rendus des travaux de la commission des valeurs.[1]

On ne saurait non plus passer sous silence, l'ouvrage capital sur la matière, l'*Histoire des prix* de Tooke (*A History of prices and of the state of the circulation, during the years* 1792-1856, *by Th. Tooke and William Newmarch*), en six volumes, dont le dernier a paru à Londres en 1857.[2]

---

1. Compris dans les *Annales du commerce extérieur*, sous la rubrique FRANCE, *Faits commerciaux*, n°s 18, 23, 28, 29, 33, 35, 39, 41, 46 et 50. — Voyez aussi les *Valeurs de douane en France, en Angleterre et en Belgique*, par M. Natalis Rondot; Paris, 1858.

2. M. Asher de Hambourg en publie une traduction allemande, considérablement augmentée, dont les deux premiers volumes ont paru en 1858 et en 1862, à Dresde, chez Kuntze.

LIVRE TROISIÈME.

MOUVEMENT GÉNÉRAL ET RÉPARTITION

DU

COMMERCE EXTÉRIEUR DE L'ANGLETERRE ET DE LA FRANCE.

§ 1. Prépondérance du commerce des deux pays.

Par l'importance de leur commerce extérieur, dont les chiffres dépassent ceux de tous les autres pays, l'Angleterre et la France occupent le premier rang dans le monde économique. Il suffit d'un simple rapprochement pour le démontrer. Arrêtons-nous, dans le choix de nos termes de comparaison, aux résultats de 1860, dernière année normale, antérieure au grand conflit de l'Amérique du Nord, et non encore affectée par ses conséquences fâcheuses. En cette année, les marchandises seules, sans compter celles de simple transbordement que la douane britannique relève à part, comme c'est généralement aussi l'usage pour les métaux précieux et espèces monnayées, figuraient, dans le commerce général du Royaume-Uni, pour une valeur totale de 9 milliards 376 millions de francs, dont 5 milliards 263 millions en importations et 4 milliards 113 millions en exportations de toute espèce. Dans l'ensemble de ces dernières, les produits britanniques se trouvaient compris pour 3 milliards 397 millions, les produits étrangers et coloniaux réexportés pour près de 716 millions.

Le commerce de la France, de son côté, égale maintenant plus des trois cinquièmes de celui du Royaume-Uni. On l'évaluait, la même année, à 5 milliards 805 millions de francs, dans lesquels 2 milliards 657 $^1/_2$ millions de francs représentent les importations et 3 milliards 147 $^1/_2$ millions les exportations de toute nature s'effectuant par notre

territoire. Sur les articles importés il en est entré pour 1 milliard 897 ½ millions dans la consommation française; sur les exportations, 2 milliards 277 millions de francs appartiennent aux produits français: c'est pour le commerce propre du pays une valeur totale de 4 milliards 174 ½ millions, sans compter le numéraire.

La partie constatée du mouvement d'entrée et de sortie des espèces et lingots de métaux précieux, en 1860, s'est élevée en outre, d'après le contrôle des douanes qui en ont reçu la déclaration, à 1 milliard 213 millions de francs pour le Royaume-Uni, dont 574 ½ millions à l'entrée et 638 ½ à la sortie, et à 1 milliard 52 millions pour la France, dont 604 ½ à l'entrée et 447 ½ à la sortie. Il en résulte, pour l'ensemble des opérations constatées, un total général de 6 milliards 857 millions pour notre propre commerce extérieur, et de 10 milliards 589 millions de francs ou plus même, si l'on tient compte aussi des transbordements de marchandises, représentant une somme de 128 ½ millions de francs, tant à l'entrée qu'à la sortie, pour le commerce britannique. Ces chiffres, toutefois, sont certainement encore au-dessous de la vérité, les relevés du numéraire étant très-incomplets, ce qu'il ne faut jamais perdre de vue.

Dans six autres pays d'Europe et d'Amérique, qui sont, en suivant l'ordre de leur importance commerciale, les États-Unis, l'Allemagne ou plutôt le Zollverein (dont Hambourg et Brême constituent les deux principaux entrepôts maritimes, bien que ces villes soient restées en dehors du réseau de l'Union douanière), l'Autriche, la Belgique, les Pays-Bas et la Russie, le commerce extérieur dépasse plus ou moins 1 milliard de francs; cependant, aucun de ces pays ne se trouve encore placé sur la même ligne que l'Angleterre et la France. Il suffit, pour juger de la distance qui les sépare, de jeter un coup d'œil sur le résumé ci-après, dont les éléments, pour la Russie et l'Autriche, la Belgique et les Pays-Bas, se rapportent également à 1860. Pour les États-Unis, nous avons dû nous arrêter à l'exercice clos au 30 juin de la même année; pour le Zollverein, qui n'indique pas officiellement la valeur de ses échanges, à l'évaluation qu'un statisticien, M. Otton Hubner, en a publiée pour l'année 1858, qui précéda la guerre d'Italie.[1]

1. Pour les années suivantes, voy. liv. IV, § 4.

COMMERCE GÉNÉRAL.

États-Unis :	Marchandises.	Espèces et lingots.	Mouvement total.
	Valeurs en millions de francs.		
Importation générale	1,915	41	1,956
Exportation des produits indigènes	1,707½	307½	2,015
Réexportations	93½	51½	145
Total	3,716	400	4,116

Union douanière allemande :		
Importation	1,205½	
Transit à l'entrée	419½	
Exportation	1,315½	Inconnu.
Transit à la sortie	419½	
Total	3,360	

	Marchandises.		Espèces et lingots.	Mouvement total.
Belgique :	Commerce général.	Commerce spécial.	Commerce général.	
Importation	924	(517)	117½	1,041½
Exportation	879½	(470)	212½	1,092
Total	1,803½	(987)	330	2,133½
Pays-Bas :				
Importation	931½	(643)	27½	959
Exportation	802½	(512½)	21½	824
Total	1,734	(1,155½)	49	1,783

Autriche :		Commerce propre [1].	Transit.	Mouvement total.
Importation	Zollverband	613½	279¾	893¼
	Dalmatie	24	9½	33½
Exportation	Zollverband	792½	279¾	1,072¼
	Dalmatie	15½	9½	25
Total		1,445½	578½	2,024

	Commerce propre.		
Russie :	Marchandises.	Espèces et lingots.	Totaux.
Importation	637	29	666
Exportation	726	39	765
Total	1,363 [2]	68	1,431

1. Y compris les espèces et lingots, dont la valeur, pour 1860, n'a pas été calculée à part. En 1859, elle figurait, dans le commerce propre du Zollverband ou réseau des douanes générales de l'empire, pour 141 millions de francs à l'entrée et pour 188 à la sortie. La valeur totale des importations du Zollverband autrichien avait été, la même année, de 672½ millions, celle de ses exportations de 731½, transit non compris.

2. Avec le commerce de la Pologne, le commerce d'Asie et celui de la Finlande. Ce dernier s'y trouve compris pour 20½ millions, soit plus de 9 à l'importation et près de 11½ à l'exportation. Il n'y a pas de transit à relever en Russie.

Les conversions ont été faites sur le pied de 4 fr. le rouble, pour la Russie, de 2 fr. 50 c. le florin d'Autriche, de 2 fr. 12 c. le florin des Pays-Bas, de 3 fr. 75 c. le thaler de Prusse, et de 5 fr. 40 c. le dollar, pour les États-Unis.

Ainsi, les deux pays qui se rapprochent le plus de l'Angleterre et de la France, par l'importance de leur développement commercial, les États-Unis et le Zollverein, sont encore vis-à-vis d'elles dans une infériorité marquée, bien que le commerce extérieur de l'Allemagne, avec les envois d'espèces et de métaux précieux, qui n'y sont pas contrôlés, et avec le grand mouvement d'entrepôt des villes anséatiques, dont il n'a pas été possible de tenir compte ci-dessus, par la raison que ces villes ne font pas partie du Zollverein, doive être considéré comme atteignant aussi, sans nul doute, et dépassant peut-être même 4 milliards de francs.

Les chiffres donnés pour l'Autriche offrent une lacune, que nous devons signaler. Ils ne comprennent pas les opérations maritimes particulières et le mouvement d'entrepôt des ports et districts francs de Trieste, Venise, Fiume et Brody. Le développement commercial de cette vaste monarchie et de la Russie, bien plus vaste encore, n'en est pas moins fort en arrière de celui de l'Allemagne non autrichienne et des États-Unis. Les chiffres les plus remarquables, eu égard à l'étendue et à la population des territoires exigus auxquels ils se rapportent, sont ceux de la Belgique et des Pays-Bas, bien supérieurs, toutes proportions gardées, pour l'importance de leurs échanges avec le dehors, à la France et au Royaume-Uni même. La Hollande et la Belgique doivent, il est vrai, cette supériorité relative non-seulement à l'activité de leurs habitants, aux relations maritimes et coloniales de la première, comme à la fertilité du sol et au génie industrieux de la seconde, mais aussi à leur situation géographique, qui y marque les voies naturelles d'un énorme transit. Parmi les États placés dans ces conditions exceptionnellement avantageuses, nommons aussi les villes anséatiques, notamment Hambourg, le premier port de commerce de l'Europe continentale, tout en considérant que ces petites républiques marchandes sans territoire ne sont, par le fait, que de simples entrepôts, dont la fortune commerciale repose tout entière sur l'intimité des rapports qui les unissent avec

l'économie nationale du pays environnant. En outre, la Suisse qui, sans relations directes avec la mer, doit toute sa prospérité au génie industrieux de ses habitants et à leur grande habileté mercantile, doit être mentionnée ici au même titre et placée sur la même ligne que la Belgique, en raison d'un commerce extérieur qu'on ne saurait approximativement évaluer à moins d'un milliard de francs, en moyenne annuelle. Ces deux pays mitoyens de passage et de transit, servent naturellement d'intermédiaires entre les trois plus grandes contrées du centre de l'Europe, aux nationalités desquelles ils se rattachent par les idiomes et par les mœurs de leurs propres populations, qui n'en sont séparées que politiquement, par un état de neutralité conventionnel.

Telles sont aujourd'hui les principales nations concurrentes de la Grande-Bretagne et de la France, sur le marché de l'univers. Mais, dans le Midi aussi, l'Italie et l'Espagne, notamment si l'on tient compte, pour cette dernière, de ses riches colonies des Antilles, regagnent une importance morale et matérielle qui augmente tous les jours. L'Italie unifiée surtout, sous l'influence des événements dont elle vient d'être le théâtre, et, commercialement, sous l'impulsion de Gênes et de Livourne, voit s'accroître, très-heureusement pour elle, les chances du rétablissement de la prospérité qu'elle dut, au moyen âge, à la puissance maritime de ses républiques marchandes.

Le Portugal, même après la perte du Brésil, le Danemark, la Suède et la Norvége, ainsi que la Grèce moderne, à l'autre extrémité de l'Europe, redeviennent aussi de plus en plus intéressants, au point de vue commercial. Il y a, chez les uns, le souvenir du rôle éclatant qu'ils ont joué, le Portugal dans la navigation et les grandes découvertes, le Nord scandinave dans l'histoire politique des premiers siècles de l'âge moderne, et on ne saurait méconnaître non plus le développement remarquable qu'ont pris, dans le présent, les marines commerciales de la Norvége et de la Grèce, ni l'activité mercantile individuellement déployée par les Grecs à l'étranger, dans les ports de la Méditerranée surtout. Ce qui manque à ces États, pour se replacer de nos jours au niveau des grandes puissances commerciales, c'est une plus large base de ressources naturelles et territo-

riales ; mais ils ont devant eux, pour ranimer et soutenir leur émulation, l'exemple de la Hollande, toujours prospère, même après que cette même insuffisance de la base l'eut fait descendre du faîte auquel son commerce maritime était arrivé, au dix-septième siècle, sur les ruines de celui des Espagnols et des Portugais, et l'eut obligée de modérer son ambition, devant l'essor politique et commercial de grands pays, tels que l'Angleterre et la France.

En Turquie, en Égypte, en Chine, au Japon et, si nous passons à l'autre hémisphère, sur les vastes espaces de l'Amérique espagnole et portugaise, dans tout le monde barbare et colonial, en deux mots, le fonds des richesses naturelles exploitées ou latentes, est au contraire incommensurable ; mais, le commerce de presque toutes ces contrées, passif comme il l'est encore, s'identifie complétement avec celui des nations plus entreprenantes de la vieille Europe ou de la jeune Amérique du Nord, dont les navires y sont maîtres de toutes les relations.

C'est par l'exploitation licite et illicite de cet immense marché, que s'est principalement élevée la puissance commerciale des Anglais, au dernier siècle, et c'est par la conquête de l'empire des mers, ainsi que par leurs vastes entreprises de colonisation, qu'ils y ont assuré la durée de leur prépondérance. Le prodigieux développement d'une industrie manufacturière établie sur une échelle qui leur a permis de fabriquer, avec le plus d'avantage, pour les besoins des masses dans le monde entier, n'est venu y concourir et la consolider que plus tard. Enfin, il n'est pas plus difficile d'apprécier ce que vaut encore aujourd'hui, pour la puissance commerciale et maritime de la Grande-Bretagne, la possession de colonies telles que son empire de l'Inde, dont le commerce maritime atteint actuellement, à lui seul, un chiffre annuel de près de 3 milliards de francs, telles que ses provinces de l'Amérique du Nord avec le Canada, ses anciens domaines des Indes occidentales et surtout ses nouveaux établissements d'Australie.

Vaincue dans ses luttes maritimes du dernier siècle avec sa rivale, la France a dû lui céder le premier rang sur tous les marchés lointains; mais il lui suffisait, pour garder le second, de se replier davantage sur elle-même, les ressources naturelles du pays et les

brillantes qualités du génie national répondant assez de son avenir, avec les progrès constants du luxe. Sa fortune commerciale est ainsi remontée plus haut que jamais, moins encore par l'exubérance des riches produits de son territoire, que par le développement merveilleux des industries dans lesquelles ses habitants excellent toujours. Un élément capital de richesse du commerce maritime de la France, sous l'ancienne monarchie, celui des ressources qu'elle trouvait dans une habile exploitation de ses colonies à cultures tropicales, s'étant évanoui, avec la perte de la plupart de celles-ci et avec la ruine de Saint-Domingue, on peut dire que, depuis lors surtout, c'est de son propre sein et de ses propres créations qu'elle alimente la prospérité de plus en plus remarquable de son commerce extérieur.

Maintenant, après le rappel de ces traits caractéristiques, examinons, en vue des chiffres, les progrès successifs du mouvement commercial de chacun des deux pays, pour en comparer ensuite les résultats généraux.

§ 2. Historique et mouvement général de l'échange des marchandises.

La révolution de 1688, qui proclama la déchéance des Stuarts du trône d'Angleterre, est surtout mémorable par le redoublement de vigueur et d'activité qu'elle y imprima au génie national. De la seconde moitié et de la fin du dernier siècle date, en effet, l'essor prodigieux de cette puissance commerciale de la Grande-Bretagne. La suite de données que nous avons, depuis 1697, sur son commerce extérieur, permet déjà d'observer, année par année, le mouvement progressif de ses échanges de marchandises, tant avec ses propres possessions d'outre-mer qu'avec les pays étrangers. A la distance qui nous sépare de cette période, une aussi longue énumération de chiffres perdrait, toutefois, beaucoup de son intérêt; l'œil fatigué aurait de la peine à y reconnaître, au premier aspect, les différentes phases auxquelles se rapportent les variations continuelles qu'ils lui présentent. Aussi préférons-nous, pour faciliter l'aperçu de la marche du commerce britannique depuis 1697, année dans laquelle furent adoptées les valeurs officielles, jusqu'en 1823, époque de la sup-

pression de toute barrière de douane entre la Grande-Bretagne et l'Irlande, ainsi que l'appréciation de l'influence que les conjonctures politiques ont exercée sur cette marche, nous en tenir à un résumé de M. César Moreau, qui présente les moyennes annuelles de ce mouvement commercial, envisagé collectivement, pour chacune des périodes déterminées par une alternation continuelle de l'état de paix avec l'état de guerre. Ce sont des valeurs officielles, comprenant l'ensemble des marchandises importées et exportées, soit, en autres termes, le commerce général de la Grande-Bretagne, tandis que l'Irlande y est assimilée à l'étranger, dans ses relations avec ce royaume comme avec les autres pays. Il en est de même pour l'île de Man. Parmi les importations, figurent aussi les prises de guerre et les saisies, qui atteignirent le maximum de leur importance dans la période de guerre 1803-1815, pendant laquelle elles s'élevèrent, en moyenne annuelle, au chiffre de 914,228 liv. st.

Voici ce relevé :

	Périodes de guerre.			Périodes de paix.	
Années.	Importations.	Exportations.	Années.	Importations.	Exportations.
	Valeurs officielles en livres sterling.				
1697.	3,482,586	3,525,006	1698-1701 . .	5,569,952	6,449,594
1702-1712 . .	4,440,891	6,069,028	1713-1717 . .	5,905,654	7,373,730
1718-1721 . .	5,973,870	6,827,325	1722-1738 . .	7,230,143	8,553,357
1739-1748 . .	7,280,739	9,744,177	1749-1755 . .	8,211,346	12,220,974
1756-1762 . .	9,639,076	13,389,950	1763-1774 . .	13,048,625	16,423,861
1775-1783 . .	12,156,842	13,649,128	1784-1792 . .	17,716,752	18,621,942
1793-1801 . .	25,171,673	29,843,103	1802	31,442,318	41,411,966
1803-1815 . .	31,628,207	41,271,943	1816-1822 . .	34,921,538	53,136,495
1815	35,989,650	60,983,063	1823	40,415,248	56,234,663

De ces chiffres il y a lieu de déduire le commerce de la Grande-Bretagne avec l'Irlande et les autres petites îles qui dépendent aujourd'hui du Royaume-Uni, commerce qui s'élevait, en 1823, à 6,018,933 liv. st., pour l'importation dans la Grande-Bretagne, et à 4,822,639, pour l'exportation de celle-ci à destination de l'Irlande, etc.

En 1590, sous Élisabeth, le produit des douanes d'Angleterre ne dépassait pas 50,000 liv. st.; en 1612, il monta à 148,000 et en 1660, après la Restauration, à 422,000. Il s'accrut considérablement après la chute des Stuarts, comme on le verra par les chiffres ci-après :

Progression du produit net des douanes britanniques.

	Liv. st.
En 1697	694,892
— 1700	1,496,506
— 1750	1,564,920
— 1775	2,481,031
— 1800	6,763,298
En 1805	9,084,458
— 1810	10,819,151
— 1815	10,526,704
— 1820	8,660,803

La publicité, qui déjà s'appliquait à éclaircir toutes les questions, et la responsabilité des ministres vis-à-vis du parlement, provoquaient, en Angleterre, des rapports détaillés sur tous les grands intérêts de l'économie nationale, à une époque où, sur le continent, la bureaucratie se plaisait encore à les entourer d'un profond mystère. Aussi, les relevés de douane, publiés depuis 1696, offrent-ils beaucoup d'informations précieuses. Comme la valeur officielle des marchandises est restée la même, tandis que la valeur marchande de celles-ci subissait des variations continuelles, et comme le mouvement de la contrebande, si considérable sous le régime prohibitif, qui domina pendant toute la période, ne pouvait d'ailleurs y entrer en ligne de compte, ils sont, on le comprend, loin de remplir toutes les conditions d'une statistique rigoureuse; mais, bien qu'ils ne permettent pas toujours de bien apprécier si la balance du commerce, d'après les idées du temps, était ou non favorable au pays, ils montrent néanmoins l'accroissement colossal d'un commerce dès lors avantageux, dans toutes ses branches, sans que la différence entre les importations et les exportations fût toujours soldée en or et en argent, conformément aux illusions du système mercantile, qui perdait entièrement de vue les profits des opérations combinées et du commerce intermédiaire. Il ne faut pas s'en étonner. Depuis le commencement du dix-huitième siècle, toutes les guerres de l'Angleterre avec la France, guerres essentiellement maritimes, eurent une issue favorable aux intérêts commerciaux de la première, dont elles élargirent constamment le domaine colonial et la sphère d'activité mercantile. A la paix d'Utrecht, en 1713, elle acquiert Gibraltar, la baie d'Hudson et Terre-Neuve; à la paix de Paris de 1763, le cap Breton et le Canada. La paix de Versailles, à laquelle elle fut obligée de reconnaître l'indépendance des États-Unis, en 1783, loin de justifier ses appréhensions au sujet de l'avénement du nouvel

État fédéral, ne fit que rendre plus importantes et plus profitables aux deux parties les relations qui se renouèrent entre elles. Pendant les guerres de la République et du premier Empire, la puissance maritime de l'Angleterre arriva à son apogée. En s'emparant de toutes les colonies de la France et des alliés de celle-ci, elle parvint à se rendre maîtresse de toutes les mers et à y paralyser, par la destruction des flottes de ses adversaires, ainsi que par ses violences contre les neutres, la navigation de tous les pavillons autres que le sien. Le blocus continental, décrété par Napoléon Ier, fut impuissant à mettre un terme aux empiétements contre lesquels il était dirigé. L'Angleterre, organisant en même temps son industrie manufacturière sur une immense échelle, ne se contenta pas d'assurer à ses produits le monopole de l'approvisionnement de tous les marchés d'outre-mer; elle en répandit des masses sur le continent européen, sous forme de subsides payés aux coalitions, qu'elle y armait sans cesse et y soutenait contre la France. Exempte des maux de la guerre, dont tout le poids retombait sur ses alliés et dont les effets ne se faisaient sentir, chez elle, que par un accroissement des charges du trésor et par des embarras financiers, qui l'obligèrent, en 1797, à suspendre les paiements de la Banque en espèces, elle se dédommageait de ces souffrances par les avantages que lui procurait la stagnation de l'activité industrielle, dans les pays envahis par les armées françaises.

En général, si nous prenons l'année 1697 pour premier terme de comparaison, nous voyons que les guerres, si fréquentes dans le cours du dix-huitième siècle, bien qu'elles y eussent interrompu, à plusieurs reprises, la marche du commerce britannique, n'en ont pourtant jamais que passagèrement arrêté les progrès. On le voit, au contraire, reprendre un nouvel essor, après la conclusion de chaque traité de paix. Au milieu de la lutte qui se ralluma en 1793 et dura jusqu'en 1815, l'année 1802, signalée par le répit de la courte paix d'Amiens, montre, par ses résultats passagers, quelle fut alors l'incroyable prospérité du commerce britannique. Celui-ci, grâce aux circonstances et à un admirable développement d'activité intérieur, chez nos voisins, continua même à prospérer, malgré le retour à l'état de guerre, sous l'influence duquel tout dépérissait ailleurs. Ils réussirent à surmonter les difficultés graves qui, de

1803 à 1808, ne firent décliner que momentanément les diverses branches de leur commerce. Aussi, les importations de la Grande-Bretagne, qui avaient déjà, comparativement à 1697, plus que doublé, dans la période de paix 1722-1738, et quintuplé, dans celle de 1784-1792, après la conclusion du traité d'Éden, avaient-elles décuplé, lors du rétablissement de la paix générale en 1815, pendant que les exportations et réexportations, dont les progrès furent plus rapides encore, s'étaient accrues, de leur côté, durant la même période d'environ 120 ans, dans la proportion de 1 à 15, d'après la mesure que fournit la comparaison des valeurs officielles. Or, ces valeurs, pour les produits du sol et de l'industrie britanniques du moins, ont été, jusqu'en 1819, non pas au-dessus, mais constamment au-dessous de leur valeur déclarée. Nous faisons suivre ci-après, pour l'appréciation complète de ce mouvement, le tableau général du commerce extérieur de tout le Royaume-Uni depuis 1801, continué jusqu'à nos jours, dans la forme adoptée depuis 1854, année de la substitution définitive des valeurs réelles aux valeurs officielles.

COMMERCE EXTÉRIEUR[1] DU ROYAUME-UNI

(y compris l'Irlande)

de 1801 à 1862, d'après Porter et les états officiels.

Valeurs en millions et milliers de livres sterling.

Années.	Importation générale	Réexportation de produits étrangers et coloniaux.	Exportation de produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni.	
—	Valeurs officielles.			Valeurs déclarées.
1801	31,786	10,337	24,928	39,731 }
1802	29,826	12,677	25,633	45,102 } [2]
1803	26,623	8,033	20,468	36,128 }
1804	27,820	8,939	22,687	37,136 }
1805	28,561	7,643	23,377	38,077
1806	26,900	7,718	25,862	40,875
1807	26,734	7,624	23,391	37,246

1. Marchandises seulement. Les îles anglo-normandes, assimilées aux colonies, ne sont point comprises dans le commerce du Royaume-Uni, tel que l'établissent les *blue books*.

2. Ces quatre chiffres ne comprennent pas les produits irlandais, dont l'exportation, peu considérable d'ailleurs, n'a été relevée d'après la déclaration des valeurs qu'à partir de 1805.

État fédéral.
aux deux pa
les guerres
ritime de l'
colonies de
maîtresse
flottes de
tres, la
blocus c
un term
terre,
une im
mono
elle
de
ter
le
c

		Exportation	
		...produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni.	
	...les.		Valeurs déclarées.
	...77	24,611	37,275
	...750	33,542	47,371
	9.357	34,062	48,439
	6,118	22,681	32,891
	9,533	29,509	41,717
...détruites par le feu.			
	19,366	34,207	45,494
...	15,749	42,876	51,603
...32	13,481	35,717	41,658
...834	10,293	40,111	41,761
...885	10,860	42,701	46,603
...0,777	9,905	33,534	35,208
32,439	10,556	38,396	36,425
30,793	10,630	40,832	36,660
30,500	9,228	44,237	36,969
35,799	8,604	43,804	35,458
37,553	10,205	48,736	38,396
44,137	9,169	47,166	38,877
37,686	10,076	40,966	31,537
44,888	9,831	52,219	37,181
45,029	9,947	52,797	36,813
43,981	10,622	56,213	35,843
46,245	8,550	61,141	38,272
49,714	10,745	60,684	37,164
44,587	11,045	65,027	36,451
45,953	9,834	69,989	39,667
49,363	11,562	73,832	41,649
48,912	12,798	78,377	47,372
57,024	12,392	85,230	53,369
54,737	13,234	72,548	42,069
61,268	12,711	92,459	50,061
62,004	12,796	97,403	53,234
67,433	13,774	102,705	51,406
64,378	14,723	102,181	51,635
65,205	13,584	100,260	47,381
70,093	13,956	117,877	52,280
85,442	14,397	131,565	58,584
85,282	16,281	134,599	60,111
75,954	16,296	132,288	57,787
90,922	20,036	126,131	58,842
93,547	18,368	132,618	52,849
105,875	25,562	164,540	63,596
100,469	21,874	175,437	71,368
110,485	23,730	190,658	74,449
109,331	23,328	196,177	78,077
123,099	27,745	214,327	98,934
124,338	29,822	»	»

Années.	Valeurs réelles en livres sterling. Importation générale.	Exportation générale.	Totaux.
—	—	—	—
1854	152,389,053	115,821,092	268,210,145
1855[1]	143,542,850	116,691,300	260,234,150
1856	172,544,154	139,220,353	311,764,507
1857	187,844,441	146,174,301	334,018,742
1858	164,583,832	139,782,779	304,366,611
1859	179,182,355	155,692,975	334,875,330
1860	210,530,873	164,521,351	375,052,224
soit francs	5,263,272,000	4,113,034,000	9,376,306,000
1861	217,485,024	159,632,498	377,117,522
soit francs	5,437,125,000	3,990,813,000	9,427,938,000
1862	226,592,720	167,189,398	393,782,118
soit francs	5,664,818,000	4,179,735,000	9,844,553,000

Années.	PART DE L'IRLANDE dans le commerce général. A l'importation.	A l'exportation.
—	—	—
	liv. st.	liv. st.
1854	4,127,838	280,461
1855	4,255,883	348,677
1856	4,537,426	295,500
1857	4,926,537	345,679
1858	5,232,531	374,150
1859	5,329,440	490,798
1860	7,122,237	284,362
soit francs	178,056,000	7,109,000
1861	7,613,062	230,390
soit francs	190,327,000	5,760,000

Années.	*Décomposition de l'importation générale.* Produits étrangers.	Produits coloniaux.	*de l'exportation générale.* Produits britanniques.	Produits étrangers et coloniaux.
—	—	—	—	—
			(Valeurs déclarées.)	
	liv. st.	liv. st.	liv. st.	liv. st.
1854	118,239,554	34,149,499	97,184,726	18,636,366
1855	109,959,539	33,583,311	95,688,085	21,003,215
1856	129,517,568	43,026,586	115,826,948	23,393,405
1857	141,661,245	46,183,196	122,066,107	24,108,194
1858	125,970,332	38,613,500	116,608,756	23,174,023
1859	139,707,569	39,474,786	130,411,529	25,281,446
1860	167,571,338	42,959,535	135,891,227	28,630,124
soit francs	4,189,284,000	1,073,988,000	3,397,281,000	715,753,000
1861	164,809,014	52,676,010	125,102,814	34,529,684
soit francs	4,120,225,000	1,316,900,000	3,127,570,000	863,243,000
1862	»	»	124,137,812	43,051,586
soit francs	»	»	3,103,445,000	1,076,290,000

A ces mouvements, il faut joindre celui des marchandises étrangères qui n'ont subi qu'un simple transbordement, dans les ports du

1. Jusqu'au commencement de 1855, l'année d'exercice ne finissait qu'au 5 janvier; mais, depuis lors, l'administration anglaise la fait coïncider avec l'année du calendrier, en l'arrêtant au 31 décembre.

Années.	Importation générale.	Réexportation de produits étrangers et coloniaux.	Exportation de produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni.	
	Valeurs officielles.			Valeurs déclarées.
1808	26,796	5,777	24,611	37,275
1809	31,751	12,750	33,542	47,371
1810	39,302	9.357	34,062	48,439
1811	26,510	6,118	22,681	32,891
1812	26,163	9,533	29,509	41,717
1813	Archives détruites par le feu.			
1814	33,755	19,366	34,207	45,494
1815	32,987	15,749	42,876	51,603
1816	27,432	13,481	35,717	41,658
1817	30,834	10,293	40,111	41,761
1818	36,885	10,860	42,701	46,603
1819	30,777	9,905	33,534	35,208
1820	32,439	10,556	38,396	36,425
1821	30,793	10,630	40,832	36,660
1822	30,500	9,228	44,237	36,969
1823	35,799	8,604	43,804	35,458
1824	37,553	10,205	48,736	38,396
1825	44,137	9,169	47,166	38,877
1826	37,686	10,076	40,966	31,537
1827	44,888	9,831	52,219	37,181
1828	45,029	9,947	52,797	36,813
1829	43,981	10,622	56,213	35,843
1830	46,245	8,550	61,141	38,272
1831	49,714	10,745	60,684	37,164
1832	44,587	11,045	65,027	36,451
1833	45,953	9,834	69,989	39,667
1834	49,363	11,562	73,832	41,649
1835	48,912	12,798	78,377	47,372
1836	57,024	12,392	85,230	53,369
1837	54,737	13,234	72,548	42,069
1838	61,268	12,711	92,459	50,061
1839	62,004	12,796	97,403	53,234
1840	67,433	13,774	102,705	51,406
1841	64,378	14,723	102,181	51,635
1842	65,205	13,584	100,260	47,381
1843	70,093	13,956	117,877	52,280
1844	85,442	14,397	131,565	58,584
1845	85,282	16,281	134,599	60,111
1846	75,954	16,296	132,288	57,787
1847	90,922	20,036	126,131	58,842
1848	93,547	18,368	132,618	52,849
1849	105,875	25,562	164,540	63,596
1850	100,469	21,874	175,437	71,368
1851	110,485	23,730	190,658	74,449
1852	109,331	23,328	196,177	78,077
1853	123,099	27,745	214,327	98,934
1854	124,338	29,822	»	»

Années.	Valeurs réelles en livres sterling. Importation générale.	Exportation générale.	Totaux.
—	—	—	—
1854	152,389,053	115,821,092	268,210,145
1855[1]	143,542,850	116,691,300	260,234,150
1856	172,544,154	139,220,353	311,764,507
1857	187,844,441	146,174,301	334,018,742
1858	164,583,832	139,782,779	304,366,611
1859	179,182,355	155,692,975	334,875,330
1860	210,530,873	164,521,351	375,052,224
soit francs	5,263,272,000	4,113,034,000	9,376,306,000
1861	217,485,024	159,632,498	377,117,522
soit francs	5,437,125,000	3,990,813,000	9,427,938,000
1862	226,592,720	167,189,398	393,782,118
soit francs	5,664,818,000	4,179,735,000	9,844,553,000

Années.	PART DE L'IRLANDE dans le commerce général. A l'importation.	A l'exportation.
—	— liv. st.	— liv. st.
1854	4,127,838	280,461
1855	4,255,883	348,677
1856	4,537,426	295,500
1857	4,926,537	345,679
1858	5,232,531	374,150
1859	5,329,440	490,798
1860	7,122,237	284,362
soit francs	178,056,000	7,109,000
1861	7,613,062	230,390
soit francs	190,327,000	5,760,000

Années.	Décomposition de l'importation générale. Produits étrangers.	Produits coloniaux.	de l'exportation générale. Produits britanniques. (Valeurs déclarées.)	Produits étrangers et coloniaux.
—	— liv. st.	— liv. st.	— liv. st.	— liv. st.
1854	118,239,554	34,149,499	97,184,726	18,636,366
1855	109,959,539	33,583,311	95,688,085	21,003,215
1856	129,517,568	43,026,586	115,826,948	23,393,405
1857	141,661,245	46,183,196	122,066,107	24,108,194
1858	125,970,332	38,613,500	116,608,756	23,174,023
1859	139,707,569	39,474,786	130,411,529	25,281,446
1860	167,571,338	42,959,535	135,891,227	28,630,124
soit francs	4,189,284,000	1,073,988,000	3,397,281,000	715,753,000
1861	164,809,014	52,676,010	125,102,814	34,529,684
soit francs	4,120,225,000	1,316,900,000	3,127,570,000	863,243,000
1862	»	»	124,137,812	43,051,586
soit francs	»	»	3,103,445,000	1,076,290,000

A ces mouvements, il faut joindre celui des marchandises étrangères qui n'ont subi qu'un simple transbordement, dans les ports du

1. Jusqu'au commencement de 1855, l'année d'exercice ne finissait qu'au 5 janvier; mais, depuis lors, l'administration anglaise la fait coïncider avec l'année du calendrier, en l'arrêtant au 31 décembre.

Royaume-Uni, et que les relevés de la douane, de l'exactitude desquels il paraît là, cependant, plus difficile de répondre, évaluent, de 1851 à 1862, à l'entrée comme à la sortie, aux chiffres suivants :

	liv. st.		liv. st.		liv. st.
1851	2,965,335	1855	3,582,666	1859	6,644,747
1852	3,706,662	1856	4,579,084	1860	5,136,652
1853	5,278,074	1857	4,508,487	1861	4,419,762
1854	5,046,348	1858	4,493,641	1862	4,713,779

Dans ces chiffres, qui, depuis 1854, représentent aussi tous des valeurs ou déclarées ou estimatives, comme les précédents, il n'y a pas eu progrès, on le voit, de 1859 à 1862, mais au contraire décroissance.

Voici enfin, pour dernier complément de ces tableaux synoptiques, les résultats du même contrôle étendu sur le mouvement des espèces et lingots d'or et d'argent, en 1860, 1861 et 1862 :

Années.	NUMÉRAIRE à l'importation générale.	à l'exportation générale.	au total général.
	liv. st.	liv. st.	liv. st.
1860	22,978,196	25,534,768	48,512,964
soit francs	574,455,000	638,369,000	1,212,824,000
1861	18,747,045	20,811,648	39,558,693
soit francs	468,676,000	520,291,000	988,967,000
1862	31,656,476	29,326,191	60,982,667
soit francs	791,412,000	733,155,000	1,524,567,000

La solution de continuité entre les valeurs officielles et les valeurs réelles, ne permet de donner, d'après les tableaux ci-dessus, la mesure exacte des progrès du commerce britannique, jusqu'à ce jour, que pour l'exportation des produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni. Cependant, les éléments de comparaison qu'ils offrent, suffisent pour mettre en évidence la grandeur de ces progrès et les faire saisir approximativement. Reprenant l'examen de ce mouvement commercial, au point où nous l'avons laissé, c'est-à-dire à la fin des grandes guerres de l'Empire, nous trouvons d'abord les années 1814 et 1815, dans lesquelles le marché continental, rouvert tout entier au commerce britannique, fut aussitôt comme inondé de marchandises anglaises. Mais, une réaction ne tarda pas à se produire. Les industries continentales s'alarmèrent de ce débordement, qui les menaçait d'une crise formidable, et assaillirent les gouvernements

de leurs demandes de protection, contre les effets d'une concurrence à laquelle leur état languissant, par suite des maux de la guerre, ne leur permettait pas de tenir tête. A la paix, il est vrai, des possessions nouvelles et d'une importance capitale venaient d'être adjugées à l'Angleterre, dans toutes les parties du monde; mais la navigation sur mer, dont elle avait comme le monopole, depuis un quart de siècle, et accaparait presque tous les bénéfices, sans autre copartageant que les États-Unis, avec leur marine naissante, le fécond élément de la mer, redevenait partout libre, pour les navires de toutes les nations. Ce changement de conditions devait naturellement rendre, pour le commerce britannique, la transition de l'état de guerre à l'état de paix moins avantageuse que ne l'avait été la lutte, à la faveur de laquelle son pavillon dominait seul et trouvait, dans les nécessités de celle-ci, un prétexte pour bannir toute concurrence de cet élément, dont il s'arrogeait le domaine exclusif. D'un autre côté, l'impossibilité de compter, à l'époque des guerres, sur un approvisionnement régulier, en blés de l'Allemagne, de la Pologne et de la Russie, avait poussé l'agriculture britannique à des efforts, par lesquels elle trouva moyen de satisfaire aux besoins d'une population croissante, mais en payant chèrement la main-d'œuvre. Aussi ne put-elle, à la paix, dans les mêmes conditions, braver la concurrence de pays agricoles où les salaires n'atteignaient pas même le quart du prix de la main-d'œuvre anglaise. Pour soutenir les prix et la rente foncière, on recourut, comme nous l'avons vu (p. 330), au moyen tyrannique de la protection par les *corn laws*. Ce régime artificiel ajoutait aux souffrances de la population manufacturière, en entretenant la cherté des céréales, qui réagit sur toutes les autres denrées de première nécessité. La dépréciation que les marchandises anglaises avaient subie, par suite de l'encombrement constaté sur les marchés étrangers, devint plus forte, à mesure qu'approchait le moment où la Banque d'Angleterre devait reprendre ses paiements en espèces métalliques.

Ce fut là une sage mesure, qui rétablit sur des bases solides et durables les finances du royaume, en supprimant le discrédit de près de 25 p. 100, qu'avait entraîné l'usage excessif et forcé du papier de banque; mais, les conséquences de cette mesure avaient dû être sup-

portées d'avance et pour ainsi dire escomptées, dans les années qui précédèrent sa réalisation définitive en 1819. On peut se rendre compte du changement qu'elle opéra, dans les cours des produits anglais, par la comparaison de leurs valeurs déclarées avec leurs valeurs officielles, à partir de cette année. Nous voyons alors les premières, auparavant supérieures, descendre de plus en plus au-dessous du niveau des secondes, qu'elles ne devaient plus jamais atteindre et dont elles ne représentent plus que la moitié, en 1840, et les deux cinquièmes environ, depuis 1848; tandis que, pour les produits étrangers et coloniaux, la valeur réelle est restée supérieure de plus de 20 p. 100 à la valeur officielle, ainsi que le fait ressortir la comparaison des résultats obtenus en 1854. On peut en tirer, avec M. le baron Ch. Dupin, cette conclusion que l'Angleterre a fait, depuis la paix, dans la voie du bon marché, des progrès beaucoup plus considérables que l'étranger.

C'est là un résultat dont il faut rendre hommage à l'industrie anglaise, et qui est devenu certainement, comme le fait observer le même auteur, une des principales causes des grands succès du commerce britannique de 1820 à 1853, jusqu'à la guerre de Crimée, qui marque, sous l'influence de mauvaises récoltes et de l'abondance croissante de l'or, fourni par la Californie et l'Australie, le commencement d'une nouvelle ère de renchérissement et d'une marche ascensionnelle dans les prix de toutes choses, hormis quelques fabrications, mais dans ceux des denrées surtout. Après 1815, comme il fallait du temps avant que les capitaux et les bras, détournés des professions que la guerre avait alimentées, retrouvassent un emploi dans les arts et les travaux de la paix, l'Angleterre avait, il est vrai, dû commencer par traverser les misères et les souffrances d'une terrible crise, aggravée par deux années de disette. Mais dès 1820, l'horizon s'éclaircit, l'abondance renaît dans le pays, la prospérité se rétablit et elle devient continue. Le commerce britannique entre dans la voie de son développement régulier. Les entraves de la législation restrictive, auxquelles il était cependant resté soumis et qui ne cadraient plus avec les rapports nouveaux d'un état de paix général, forment seules encore obstacle à son essor. Huskisson et sir Robert Peel se chargent de les faire tomber et opèrent successivement, dans les deux

périodes de 1822 à 1830 et de 1841 à 1850, la réforme générale des lois économiques et douanières, qui se trouve entièrement terminée en 1854. L'effet salutaire de ces dispositions libérales se fait sentir, à mesure qu'elles entrent en vigueur ; triomphant des crises et des embarras passagers, qui viennent encore se mettre en travers de la marche du trafic universel de la Grande-Bretagne, elles portent d'excellents fruits, constatés par un énorme accroissement dans toutes ses branches. De 1823 à 1830, la progression est déjà très-considérable. La révolution de Juillet, par l'agitation qu'elle répand et dont l'Angleterre seule reste exempte, imprime un nouvel élan à son commerce extérieur. Il profite de même des troubles occasionnés par la révolution de février 1848, et, suivant des proportions toujours croissantes, il surmonte les effets de la crise générale de 1857, atteint en 1860 le chiffre le plus élevé qu'il eût jamais présenté à l'exportation, et se maintient l'année suivante à cette hauteur, par l'accroissement continu de l'importation, malgré le conflit américain et la crise cotonnière, dont la coïncidence avec la première épreuve du traité anglo-français vient malencontreusement influer sur les résultats de celui-ci. La diminution constatée dans l'exportation des produits de l'industrie britannique, n'empêche pas cependant que le commerce du Royaume-Uni ne continue de présenter, dans l'ensemble, un accroissement très-remarquable, grâce au mouvement d'entrepôt surtout, dont les réexportations, fortement en progrès depuis 1860, ont, à elles seules, encore augmenté de 213 millions de francs, en 1862.

Pour la période qui finit en 1860, les immenses progrès que nous venons de signaler se résument dans les chiffres suivants :

Périodes.	PROPORTIONS CENTÉSIMALES DE L'ACCROISSEMENT			
	de l'importation générale, sur les valeurs officielles.	de la réexportation, sur les valeurs officielles.	de l'exportat. des produits britanniques	
—	—	—	sur les val. offic. —	sur les val. déclar. —
De 1816 à 1830 . . .	$68\frac{1}{2}$ p. 100	(1)	71 p. 100	(2)
— 1830 à 1853 . . .	166 —	$224\frac{1}{2}$ p. 100	$250\frac{1}{2}$ —	$158\frac{1}{2}$ p. 100
— 1816 à 1853 . . .	349 —	106 —	500 —	$137\frac{1}{2}$ —
	sur les valeurs réelles.			
De 1854 à 1860 . . .	38 —	$53\frac{1}{2}$ —	»	40 —

1. Diminution, par suite de la réouverture des mers.

2. Diminution provenant de la baisse du cours de ces produits, la comparaison des valeurs officielles présentant, au contraire, un accroissement de 17 p. 100.

Étendant la comparaison depuis 1816 jusqu'à la fin de la dernière période, l'accroissement total ressort, par la combinaison des valeurs officielles avec les valeurs réelles, à la proportion énorme de 667 $^1/_2$ p. 100 pour l'importation, qui, de 1853 à 1854, ne varia guère, et, sur la base des valeurs déclarées, à 226 p. 100 pour l'exportation des produits britanniques seuls, à part les réexportations de l'entrepôt.

Simplifiant encore la formule, on trouve, par cette manière de combiner les valeurs officielles avec les valeurs réelles et déclarées, que, de 1816 à 1860, l'importation du Royaume-Uni s'est accrue jusque dans la mesure de 1 à 8, la réexportation dans celle de 1 à 2.6, et l'exportation des produits britanniques dans celle de 1 à 6.4, tandis que, pour ces derniers, le rapport d'accroissement, en valeurs déclarées, n'est que de 1 à 3 $^1/_4$ environ, ce qui indique, en moyenne, une diminution de près de moitié dans les prix de ces produits. C'est, à quelque point de vue qu'on l'envisage, un accroissement prodigieux, qui dépasse de beaucoup celui de la population, malgré la rapidité avec laquelle elle augmente dans les îles Britanniques.

Un fait digne de remarque, c'est que l'importation, constamment inférieure à l'ensemble des exportations, jusqu'en 1839, gagne de plus en plus le dessus sur ces dernières, à partir de 1840, par suite du bon marché croissant des produits britanniques, et maintient ensuite cette supériorité dans toutes les années suivantes, l'année 1853 seule exceptée; de sorte que la balance du commerce semblerait, comme on disait autrefois, avoir complétement tourné contre l'Angleterre. Nous chercherons plus loin l'explication de ce résultat du contrôle statistique. Sans examiner, pour le moment, s'il y a exagération de la valeur des marchandises importées, ou déclaration trop basse de celle des exportations de produits britanniques, observons seulement ici que le fret, toujours compris dans l'évaluation des produits importés, ne saurait l'être dans la déclaration des produits destinés à l'exportation et que, profitant le plus souvent, dans ce dernier cas, au pavillon anglais, il doit nécessairement contribuer à rétablir la balance, d'autant plus que les matières encombrantes dominent dans cette exportation.

·e, les guerres civiles et religieuses avaient longtemps ' ·ppement du commerce extérieur; mais, avec l'affer- ·nté, on le voit aussi prendre un rapide essor, ·stration de Colbert seconda puissamment, sous · la fréquence des guerres et le peu de sollicitude de successeurs de ce grand ministre pour les intérêts du ·ssa pas que de s'accroître au dix-huitième siècle. A défaut ·ie complète de données statistiques sur ses progrès, dans le ·ie ce siècle, comme celle que nous avons pour la Grande-·agne, voici les chiffres de cinq années, de paix, en majeure ·artie, et qui peuvent donner ainsi, mieux que les autres, une idée de son mouvement ascendant, durant cette époque :

Années.	COMMERCE PROPRE OU SPÉCIAL.				
	Importation.	Exportation.	Mouvement total.		
1716	171¹/₄	106¹/₄	277¹/₂	millions de	francs.
1731	197	117	314	—	—
1750	413	257	670	—	—
1765	474¹/₂	309	783¹/₂	—	—
1785	656	354¹/₂	1,010¹/₂	—	—

Ajoutons-y, de suite, les principales des années les plus rapprochées ou contemporaines de la Révolution :

Années.	COMMERCE PROPRE OU SPÉCIAL.				
	Importation.	Exportation.	Mouvement total.		
1787	551	440	991	millions de	francs.
1788	517	466	983	—	—
1789	576¹/₂	441	1,017¹/₂	—	—
1792	929	802¹/₂	1,731¹/₂	—	—

Tous ces chiffres, représentant le commerce des marchandises, sans les espèces et lingots de métaux précieux, sont empruntés au volume de la *Statistique générale de France* qui traite du commerce extérieur. Ils ne comprennent que le commerce spécial; mais cela tire peu à conséquence, attendu que le commerce de transit et de réexportation, alimenté par l'étranger, n'était alors guère développé en France. Ils montrent que, sous l'ancienne monarchie française, le commerce extérieur avait déjà une très-grande importance, qui, par le développement majeur qu'y avaient pris les denrées provenant de nos colonies, dépassa même, depuis le milieu du siècle jusqu'à la Révolution, celle du commerce britannique, dont les exportations plus fortes ne contre-balançaient pas le résultat d'in-

fériorité général, en apparence du moins, déterminé par la faiblesse relative de ses importations (voir le relevé, p. 438). Aussi n'est-ce que des désastres maritimes, postérieurement essuyés par la France, que date la prépondérance réelle du commerce de la Grande-Bretagne, qui s'élève au premier rang sur mer, en profitant de ces mêmes catastrophes. L'année 1789 peut encore être considérée comme une année normale pour notre commerce, tandis que les chiffres de 1792 ne peuvent servir de termes de comparaison. Leur élévation extraordinaire n'est qu'apparente, provenant en partie du renchérissement nominal produit, sur le marché français, par la mise en circulation des assignats, en partie de la pénurie des récoltes dans les îles à café et à sucre, qui avait naturellement fait hausser les prix des denrées coloniales. Or, l'importation de celles-ci formait, comme nous l'avons déjà dit, jusqu'à cette époque même, l'un des principaux éléments du commerce français, à côté de l'exportation de nos vins et des produits de notre industrie. Toutefois, le développement de cette industrie renommée n'était pas comparable alors à celui qu'elle devait prendre plus tard.

La Révolution, si favorable à l'épanouissement intérieur de l'activité commerciale en France, eut des conséquences funestes pour notre commerce extérieur et lui devint presque fatale. Le fameux décret de la Convention du 1er mars 1793, frappant de prohibition la plupart des marchandises étrangères, concourut, avec la guerre maritime, à le ruiner complétement. La suppression de notre commerce de mer l'eut bientôt réduit à moitié, et ni sous la République, ni sous l'Empire, il ne revint au chiffre de 1789, qu'il n'atteignit de nouveau qu'en 1833 et ne dépassa définitivement qu'en 1835; mais, ce ne fut qu'après de longues fluctuations, au milieu desquelles se reconnaît cependant déjà la continuité de la tendance progressive que lui avait imprimée le rétablissement de la paix, depuis 1815.

Notre statistique commerciale a été longtemps très-défectueuse et très-incomplète. Cependant, le deuxième volume de la *Statistique générale*, publié en 1838, contient aussi un résumé du commerce extérieur de la France pour la période 1787-1810. Les tableaux qu'il présente ont été dressés avec les matériaux recueillis, sous la direction d'Arnould, par l'ancien bureau de la Balance du commerce, mais dans

lesquels il existe des lacunes pour six années. Après 1810, il y a une nouvelle lacune de quatre années.

A partir de 1815, ce sont les relevés et documents officiels, manuscrits ou imprimés, fournis chaque année par l'administration des douanes au département du commerce, qui forment la base de cette statistique, dont les chiffres, jusqu'en 1824 encore, n'embrassent pourtant que le commerce spécial.

Voici, d'après la *Statistique générale*, la suite de ces données, jusqu'à la limite de cette dernière année :

Années.	Importation.	Exportation.	Mouvement total. Millions de fr.	Années.	Importation.	Exportation.	Mouvement total. Millions de fr.
1797 (an V)	353	211	564	1804 . . .	440 1/2	380 1/2	821
1798 . . .	298	253	551	1805 . . .	492	375 1/2	867 1/2
1799 . . .	253	300	553	1806 . . .	477	455 1/2	932 1/2
1800 . . .	323	271 1/2	594 1/2	1807 . . .	393	376	769
1801 . . .	415	304 1/2	719 1/2	1808 . . .	320	331 1/2	651 1/2
1802 . . .	465 1/2	325	790 1/2	1809 . . .	288 1/2	332 1/2	621
1803 . . .	430	346 1/2	776 1/2	1810 . . .	339	365 1/2	704 1/2

Bien que ces chiffres marquent une amélioration sensible, à partir de l'établissement du Consulat, l'influence paralysante de la guerre sur notre commerce extérieur s'y manifeste clairement et doit frapper, d'autant plus qu'ils s'appliquent aux limites de la République et du premier Empire, c'est-à-dire à une circonscription territoriale beaucoup plus vaste que celle de l'ancienne monarchie et de la France actuelle.

Même après le rétablissement de la paix, dans la période subséquente, le mouvement extérieur des échanges du pays ramené aux frontières de 1815, sous la Restauration, reste à peu près stationnaire jusqu'en 1824, comme on le voit par les chiffres suivants :

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE DE 1815 A 1824.

Valeurs officielles des marchandises du commerce spécial, en millions et milliers de francs.

Années.	Importation.	Exportation.	DROITS PERÇUS à l'entrée.	DROITS PERÇUS à la sortie.
1815	199,468	422,148	35,870 min.	3,766 max.
1816	242,699	547,706	44,013	4,402
1817	332,375	464,049	55,385	3,227
1818	335,574	502,284	60,123	4,254
1819	294,548	460,232	56,607	4,216
1820	335,010	543,118	70,308	3,759
1821	355,592	450,789	69,869	2,675
1822	368,991	427,679	78,271	2,111
1823	317,363	427,185	70,372	1,762
1824	401,018	505,837	92,356 max.	1,668 min.

En 1825 apparaît la distinction du commerce spécial et du commerce général, par suite de l'extension du contrôle statistique au mouvement d'entrepôt, de réexportation et de transit, et deux ans plus tard, en 1827, les valeurs officielles, dont l'usage a été conservé jusqu'à nos jours, deviennent la base d'évaluation fixe et permanente des marchandises. Ces améliorations permirent, depuis lors, de procéder aux comparaisons avec plus de sûreté et, plus tard, aussi d'apprécier plus exactement les progrès dans l'importance réelle des échanges, lorsqu'une seconde mesure, suivant les variations des cours du marché, les valeurs actuelles, furent, à partir de 1847, concurremment appliquées à l'évaluation de toutes les marchandises.

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE.

Valeurs officielles en millions de francs.

Années.	COMMERCE GÉNÉRAL.			COMMERCE SPÉCIAL.			Droits d'importation.
	Import.	Export.	Totaux.	Import.	Export.	Totaux.	
1825	533.6	667.3	1,200.9	400.6	543.9	944.5	86,994
1826	564.7	560.5	1,125.2	436.1	461.»	897.1	99,674
1827	565.8	602.4	1,168.2	414.1	506.8	920.9	93,591
1828	607.7	609.9	1,217.6	453.8	511.2	965.»	104,164
1829	616.4	607.8	1,224.2	483.4	504.2	987.6	99,633
1830	638.3	572.7	1,211.»	489.2	452.9	942.1	97,691
1831	512.8	618.2	1,131.»	374.2	455.6	829.8	91,823
1832	652.9	696.3	1,349.2	505.1	507.4	1,012.5	100,898
1833	693.3	766.3	1,459.6	491.1	559.4	1,050.5	101,637
1834	720.2	714.7	1,434.9	503.9	510.»	1,013.9	101,399
1835	760.7	834.4	1,595.1	520.3	577.4	1,097.7	102,513
1836	905.6	961.3	1,866.9	564.4	629.»	1,193.4	105,396
Moyenne. 1827-1836 . .	667.4	698.4	1,365.8	479.9	521.4	1,001.3	99,875
1837	807.8	758.1	1,565.9	569.1	514.4	1,083.5	105,516
1838	937.1	955.9	1,893.»	656.5	659.»	1,315.5	111,049
1839	947.»	1,003.3	1,950.3	650.6	677.4	1,328.»	104,488
1840	1,052.3	1,010.9	2,063.2	747.4	695.»	1,442.4	114,618
1841	1,121.4	1,065.4	2,186.8	804.6	760.7	1,565.3	129,679
1842	1,142.»	940.3	2,082.3	846.6	644.»	1,490.6	137,437
1843	1,186.9	992.»	2,178.9	845.6	687.3	1,532.9	143,777
1844	1,192.9	1,146.8	2,339.7	867.4	790.4	1,657.8	152,114
1845	1,240.1	1,187.4	2,427.5	856.2	848.1	1,704.3	151,851
1846	1,256.3	1,180.3	2,436.6	920.»	852.3	1,772.3	153,914
Moyenne. 1837-1846 . .	1,088.4	1,024.»	2,112.4	776.4	712.9	1,489.3	130,444

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE.

Période 1847-1862.

Valeurs officielles en millions de francs.

Années.	Commerce général. Importation.	Commerce général. Exportation.	Commerce général. Totaux.	Commerce spécial. Importation.	Commerce spécial. Exportation.	Commerce spécial. Totaux.	Droits perçus à l'importation. (Francs.)
1847	1,342.8	1,270.7	2,613.5	975.9	891.1	1,867.»	136,487,000
1848	861.9	1,153.»	2,014.9	556.6	833.7	1,390.3	89,941,000
1849	1,142.3	1,422.7	2,565.»	779.8	1,032.2	1,812.»	127,856,000
1850	1,174.1	1,531.»	2,705.1	780.8	1,123.6	1,904.4	124,696,000
1851	1,157.7	1,629.7	2,787.4	781.3	1,238.5	2,019.8	117,153,000
1852	1.438.2	1,681.5	3,119.7	986.»	1,233.3	2,219.3	139,864,000
1853	1,631.4	1,861.3	3,492.7	1,103.5	1,363.2	2,466.7	141,608,000
1854	1,709.2	1,787.7	3,496.9	1,158.»	1,261.1	2,419.1	150,587,000
1855	1,951.7	2,026.9	3,978.6	1,365.9	1,441.7	2,807.6	190,399,000
1856	2,267.5	2,319.8	4,587.3	1,521.»	1,626.9	3,147.9	176,972,000
Moyenne, 1847-1856	1,467.7	1,668.4	3,136.1	1,000.9	1,204.5	2,205.4	139,556,000
	En francs.			En francs.			
1857	2,235,832,000	2,356,744,000	4,592,576,000	1,450,075,000	1,640,264,000	3,090,339,000	183,222,000
1858	2,034,854,000	2,441,862,000	4,476,716,000	1,388,655,000	1,777,506,000	3,161,161,000	184,053,000
1859	2,148,216,000	2,755,593,000	4,903,809,000	1,404,012,000	1,998,015,000	3,402,027,000	189,489,000
1860	2,392,381,000	2,949,430,000	5,341,811,000	1,584,999,000	2,091,346,000	3,676,345,000	131,386,000
1861	2,719,654,000	2,615,269,000	5,334,923,000	2,018,183,000	1,874,089,000	3,892,272,000	126,658,000
Moyenne, 1857-1861	2,306,200,000	2,623,800,000	4,930,000,000	1,568,400,000	1,876,200,000	3,444,600,000	162,962,000
1862	2,540,635,000	2,954,350,000	5,494,985,000	1.789,096,000	2,151,713,000	3,940,809,000	152,129,000

Valeurs réelles en millions de francs.

Années.	COMMERCE GÉNÉRAL. Importation.	Exportation.	Totaux.	COMMERCE SPÉCIAL. Importation.	Exportation.	Totaux.
1847	1,290.3	1,049.3	2,339.6	955.9	719.8	1,675.7
1848	708.3	936.4	1,644.7	474.3	690.»	1,164.3
1849	1,021.3	1,269.5	2,290.8	724.1	937.9	1,662.»
1850	1,119.8	1,435.3	2,555.1	790.7	1,068.1	1,858.8
1851	1,093.8	1,520.3	2,614.1	765.1	1,158.1	1,923.2
1852	1,392.»	1,680.2	3,072.2	989.4	1,256.9	2,246.3
1853	1,695.7	2,053.4	3,749.1	1,196.1	1,541.9	2,738.»
1854	1,805.4	1,952.4	3,757.8	1,291.6	1,413.7	2,705.3
1855	2,159.7	2,167.2	4,326.9	1,594.1	1,557.9	3,152.»
1856	2,740.2	2,659.2	5,399.4	1,989.8	1,893.»	3,882.8
Moyenne, 1847-1856	1,502.7	1,672.3	3,175.»	1,077.1	1,223.7	2,300.8
		En francs.			En francs.	
1857	2,689,081,000	2,639,659,000	5,328,740,000	1,872,853,000	1,865,911,000	3,738,764,000
1858	2,164,384,000	2,561,059,000	4,725,443,000	1,562,772,000	1,887,282,000	3,450,054,000
1859	2,354,572,000	3,057,115,000	5,411,687,000	1,640,681,000	2,266,424,000	3,907,125,000
1860	2,657,263,000	3,147,486,000	5,804,749,000	1,897,335,000	2,277,126,000	4,174,461,000
1861	3,085,406,000	2,660,201,000	5,745,607,000	2,442,328,000	1,926,260,000	4,368,588,000
Moyenne, 1857-1861	2,590,200,000	2,813,100,000	5,403,300,000	1,883,200,000	2,044,600,000	3,927,800,000
1862	2,899,230,000	3,049,876,000	5,949,106,000	2,198,555,000	2,242,681,000	4,441,236,000

Voici, finalement aussi, pour les trois dernières années, le mouvement des espèces monnayées et lingots de métaux précieux :

Numéraire... 1860	604,342,000	447,503,000	1,051,845,000	603,408,000	446,807,000	1,050,215,000
1861	422,589,000	503,209,000	925,798,000	419,586,000	502,480,000	922,066,000
1862	576,049,000	494,632,000	1,070,681,000	536,418,000	455,910,000	992,328,000

··e la valeur officielle et la valeur réelle déter-
··re, de 1847 à 1852, une infériorité, qui
· réalisée, peu à peu, dans presque toutes
·gtaine d'années; puis, à partir de
·t on trouve l'explication dans le
·lérable de la plupart des den-
·de accroissement de la masse
·ce en plus ressort, pour la to-
· extérieur, à une plus-value de
· 1856 (maximum de la différence)
·mmerce spécial, la plus-value s'établit
·, à 23 ⅓ en 1856 et à 13 ½ en 1860. De
· en consommation des produits importés,
· 100 pour les produits français exportés, en
·.

· du commerce extérieur de la France depuis 1827,
·le il commence à devenir sensible, grâce aux progrès
·strie française, offre les proportions suivantes (d'après
· officielles) :

	1° AU COMMERCE GÉNÉRAL			2° AU COMMERCE SPÉCIAL		
	à l'importation.	à l'exportation.	en total.	à l'importation.	à l'exportation.	en total
1827 à 1860.	323	390	357	283	313	299 p. 100
Par périodes décennales :						
De 1827-1836 à 1837-1846 . . .	63	47	54	60	37	49 —
— 1837-1846 - 1847-1856 . . .	35	63	48	29	69	48 —
De 1847 à 1860 :						
d'après les valeurs officielles .	78	132	104	62	135	97 —
d'après les valeurs réelles . .	106	200	150	98	216	149 —

Tandis que le commerce britannique, depuis le commencement du dix-huitième siècle, avait pu grandir sans interruption, le commerce extérieur de la France, arrêté dans son développement par les guerres issues de la révolution, qui paralysèrent son commerce maritime, resta longtemps stationnaire et ne reprit une marche ascendante qu'après la révolution de Juillet; mais, depuis 1832, ses progrès ont été constants et ne présentent un déclin passager que dans les années 1834, 1837 et 1842; de 1848 à 1849, par suite de la révolution de Février; de 1857 à 1858, après la guerre d'Orient, et en

1861, sous l'influence de la crise politique survenue aux États-Unis. Mais la brèche que le resserrement de ce débouché a causée, dans nos exportations, est déjà presque entièrement réparée, et, en France aussi, le mouvement général du commerce extérieur, arrive, en 1862, à son maximum, comparativement à toutes les années précédentes.

De 1827 à 1860, il a ainsi quadruplé, au commerce spécial, et presque quintuplé, dans son ensemble, y compris le mouvement d'entrepôt et de transit, dont les progrès, grâce à l'achèvement des grandes lignes de chemins de fer et au redoublement d'activité de la navigation, n'ont pas été moins rapides. Encore cet accroissement ne représente-t-il que le résultat fourni par la comparaison des valeurs officielles, auquel il resterait à ajouter, pour la plus-value des produits, constatée de 1847 à 1860, 46 p. 100 au commerce général et 52 p. 100 au commerce spécial. Pour cette dernière période, ou plutôt pour les dix années écoulées depuis le temps d'arrêt qu'avait amené la révolution de Février, et qui correspondent au règne actuel, les progrès ont été surtout remarquables, ressortant pour elle, même abstraction faite de cette plus-value, au double de la proportion d'accroissement résultant de la comparaison des moyennes décennales antérieures, qui offrent le bilan commercial de la Restauration et du gouvernement de Juillet. L'exportation des produits français, qui s'est accrue dans la plus forte mesure, a vu, à elle seule, plus que tripler sa valeur réelle, dans l'intervalle de 1847 à 1860. On peut en conclure, en rapprochant ces proportions de celles qui marquent les progrès du commerce britannique (voir p. 447), que, si l'accroissement de celui-ci, jusqu'en 1853, au milieu de ses fluctuations plus nombreuses, avait été pourtant beaucoup plus considérable en somme, la comparaison, à partir de cette année, tourne complétement, au contraire, à l'avantage de la France, qui a vu la valeur de son commerce doubler, depuis le second Empire, tandis que celui du Royaume-Uni n'a pas augmenté, dans le même intervalle, de plus de 50 p. 100, et ne se maintient au premier rang que par suite de la prodigieuse avance qu'il avait précédemment gagnée.

L'examen des états de commerce des deux pays fait ressortir une autre différence. Tandis qu'en Angleterre la valeur des importations,

comme nous l'avons déjà fait observer, l'emporte généralement, depuis 1840, sur celle des exportations, nos tableaux offrent un résultat opposé, depuis 1848 surtout. En somme, le commerce extérieur de la France a porté, depuis 1827, sur un mouvement de marchandises qui présente, en valeurs officielles, les totaux suivants :

	1° AU COMMERCE GÉNÉRAL		2° AU COMMERCE SPÉCIAL	
	à l'importat.	à l'exportat.	à l'importat.	à l'exportat.
		(Millions de francs.)		
De 1827 à 1856 (30 années) . . .	32,235	33,908	22,572	24,388
— 1857 à 1860 (4 années). . . .	8,811	10,504	5,823	7,507
Totaux des deux périodes .	41,046	44,412	28,395	31,895
		(Valeurs réelles.)		
De 1847 à 1856	15,027	16,723	10,771	12,237
— 1857 à 1860	9,865	11,405	6,974	8,297
Totaux des deux périodes .	24,892	28,128	17,745	20,534

Pour établir la balance, nous n'avons à considérer ici que le commerce spécial, toutes les autres marchandises n'étant point la propriété du pays, dont elles ne font qu'emprunter le territoire. Voici les excédants que fait ressortir cette comparaison :

EN VALEURS OFFICIELLES.

Millions de francs.

Pour 1827-1856 : En somme 1,816, soit en moyenne annuelle 60½
— 1857-1860 : — 1,684 — — — 421

EN VALEURS RÉELLES.

Pour 1847-1856 : En somme 1,466, soit en moyenne annuelle 146½
— 1857-1860 : — 1,323 — — — 331

On voit par là combien ces différences, dont les chiffres ci-dessus permettent de saisir les variations, pour les valeurs réelles comme pour les valeurs officielles, se sont accrues depuis 1847, pendant les dernières années surtout. Nous allons chercher maintenant à découvrir, autant que possible, en passant du mouvement des marchandises à celui du numéraire, dans quelle mesure ce dernier contribue à rétablir l'équilibre dans les échanges.

§ 3. Mouvement du numéraire et balance du commerce.

Les quantités d'espèces et de lingots de métaux précieux portées sur les états de commerce, sont loin, nous l'avons déjà dit plus haut, de comprendre le mouvement total de l'entrée et de la sortie des

matières d'or et d'argent; elles ne représentent, en réalité, que les envois formant l'objet d'opérations commerciales, ou effectués pour le compte du gouvernement, qui ont été déclarés à la douane. Quant aux autres introductions ou exportations partielles de numéraire, que l'on a tant de facilité et souvent même tant d'intérêt à cacher ou à dissimuler, non pour éluder le paiement des droits, qui sont minimes, mais pour la sûreté comme pour la commodité du transport, elles échappent à tout contrôle. Aussi, l'administration n'apporte-t-elle plus, aujourd'hui, dans celui qu'elle a maintenu, sur les envois de l'espèce, aucune des vaines préoccupations dont on s'abusait autrefois, sous l'empire des idées du système mercantile, au sujet de la balance du commerce, illusions dont la science moderne a fait justice.

Quoi qu'il en soit, c'est un fait certain et sur lequel les résultats du contrôle existant ne laissent pas le moindre doute, que, dans le mouvement du numéraire et des métaux précieux par les frontières françaises, autant qu'il peut être constaté, l'importation l'emporte en général de beaucoup sur l'exportation, et qu'il paraît en entrer constamment plus qu'il n'en sort. Ainsi, le tome II de la *Statistique générale* (COMMERCE EXTÉRIEUR), porte les chiffres de ce mouvement, pour la période écoulée de 1787 à 1826 (moins deux lacunes, de 1790 à 1796 et de 1811 à 1814 inclusivement), soit pour un ensemble de 29 années, à 2,516 ½ millions de francs à l'entrée et seulement à 1,447 millions à la sortie, d'où résulte une différence de 1,069 ½ millions, soit de près de 37 millions par an, en faveur de l'importation.

Pour la période suivante, les résultats de ce mouvement, qui contribue largement au solde de la différence constatée plus haut, entre l'importation et l'exportation des marchandises, et comme toujours favorable à cette dernière, se sont ainsi établis :

Périodes décennales.	Entrée.	Sortie.	Excédant.	Moyenne annuelle de l'excédant.
—	—	—	—	—
		Millions de francs.		
1827-1836	1,809	697	1,112	111.2
1837-1846	1,711	754	957	95.7
1847-1856	3,633	2,244	1,389	138.9
Totaux	7,153	3,695	3,458	115.3

Années.	Entrée.	Sortie.	Excédant.	Moyenne annuelle de l'excédant.
		Millions de francs.		
1857	672	582	90	»
1858	718	242½	475½	»
1859	942	571½	370½	»
1860	604	447½	156½	»
Totaux de la période 1857-1860	2,936	1,843½	1,092½	273 [1]
1861	423	503	80	½
1862	576	495	81	

L'année 1861 est la seule dans laquelle le chiffre de la sortie dépasse celui de l'entrée.

Ces chiffres sont ceux du commerce général, dans lequel les envois de numéraire en transit figurent, assez généralement, dans une proportion trop insignifiante (pour moins d'un million à l'entrée comme à la sortie, en 1860) pour qu'il vaille la peine de faire ici la distinction du commerce spécial.

Comme on le verra tout à l'heure, par la décomposition de ce mouvement entre les diverses espèces de monnaies et de métaux précieux qui en forment l'objet, c'était, avant 1853, l'argent qui y prédominait, à l'entrée comme à la sortie; mais, depuis cette année, l'importation toujours croissante de l'or l'emporte de beaucoup sur les arrivages de l'autre métal, et la France exporte continuellement beaucoup plus d'argent qu'elle n'en reçoit. On ne peut méconnaître que cette abondance de l'or, dont les premiers arrivages de Californie coïncidèrent, d'une manière providentielle, en quelque sorte, avec les événements révolutionnaires de 1848, a sauvé l'Europe de la crise monétaire dont elle était menacée, par suite de cette profonde commotion politique et sociale, qui avait si rudement atteint le crédit. Il n'est pas moins certain que le prodigieux développement industriel et l'exécution de tant de grands travaux publics, des premières années du nouveau régime impérial, n'étaient réalisables qu'à la faveur de cet arrosement continu de numéraire, dont on jugera par les chiffres suivants, qui montrent la progression des arrivages d'or, en regard de l'ensemble du mouvement contrôlé des métaux précieux, en France, depuis 1847 :

1. L'excédant de la valeur réelle des exportations sur celle des importations de marchandises a été, comme on se le rappelle, en moyenne, de 331 millions par an, de 1857 à 1860, et de 146½, de 1847 à 1856.

MOUVEMENT DES MONNAIES ET LINGOTS DE MÉTAUX PRÉCIEUX EN FRANCE DEPUIS 1827.

Commerce général.

I. Entrée.

	Moyennes annuelles des périodes décennales 1827-36.	1837-46.	1847-56.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.	Part du commerce spécial dans le mouvement de 1862.
	Millions et milliers de francs									
Or lingots	6,385	4,233	129,612	290,732	252,593	358,217	279,028	17,358	119,190	119,011
Or monnaies	19,038	15,854	69,602	278,228	301,690	369,680	191,578	227,234	306,289	282,816
Argent lingots	29,492	28,501	30,215	18,339	15,667	12,440	12,478	20,515	39,888	27,497
Argent monnaies	125,402	121,461	132,163	81,288	145,557	198,833	118,877	154,075	107,376	103,939
Platine	217	684	1,185	3,324	2,282	2,598	2,357	3,395	3,136	3,136
Monnaie de cuivre et de billon	749	420	618	22	80	305	29	12	170	19
Totaux généraux	181,283	171,153	363,395	671,933	717,869	942,073	604,342	422,589	576,049	536,418

II. Sortie.

	1827-36.	1837-46.	1847-56.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.	Part du commerce spécial dans le mouvement de 1862.
Or lingots	14,941	10,605	8,990	3,546	1,451	5,329	31,516	57,870	41,590	41,457
Or monnaies	14,202	11,795	42,266	119,574	65,169	182,787	127,582	210,455	226,546	195,332
Argent lingots	6,130	11,751	42,547	152,047	97,879	190,672	145,843	79,947	116,309	116,051
Argent monnaies	34,979	41,392	130,441	306,889	77,863	192,256	142,365	154,206	108,568	101,565
Platine	»	»	»	29	42	514	177	717	1,137	1,137
Monnaie de cuivre et de billon	»	»	»	16	»	4	20	14	482	368
Totaux généraux	70,252	75,548	224,244	582,101	242,404	571,562	447,503	503,209	494,632	455,910

Voici la progression des arrivages d'or, en France, pour chaque année de la période 1847-1856, au commerce général.

1847 .... 21 millions	1849 .... 12 millions	1851 ... 116 millions	1853 ... 318[1] millions	1855 ... 384 millions
1848 .... 42 —	1850 .... 61 —	1852 ... 61 —	1854 ... 511 —	1856 ... 465 —

1. Contre 113 millions d'argent importé en 1853.

Les documents que nous possédons sur le mouvement des espèces et des lingots d'or et d'argent dans le Royaume-Uni, le pays du monde qui fait le plus grand commerce de métaux précieux, ne s'étendent pas sur une aussi longue série d'années. L'envoi des monnaies d'or et d'argent par les douanes de la frontière, y était même autrefois prohibé, tant à l'entrée qu'à la sortie. Cette défense ne fut levée qu'en 1819, par un acte qui affranchit complétement ce commerce.

Les relevés de l'exportation des espèces et lingots de ces deux métaux, de 1837 à 1842, n'en indiquent que le poids; mais, des états plus récents permettent de suivre aussi le mouvement des valeurs de cette exportation depuis 1845. Quant à l'importation de ces métaux, en numéraire et lingots, elle n'est soumise au contrôle des douanes que depuis 1858.[1]

MÉTAUX PRÉCIEUX ET NUMÉRAIRE IMPORTÉS DANS LE ROYAUME-UNI de 1858 à 1862.

(Valeurs en livres sterling.)

			TOTAUX.	
	Or.	Argent.	Liv. st.	Francs.
1858	22,793,126	6,700,064	29,493,190	737,330,000
1859	22,297,698	14,772,458	37,070,156	926,754,000
1860	12,584,684	10,393,512	22,978,196	574,455,000
1861	12,163,937	6,583,108	18,747,045	468,676,000
1862	19,903,704	11,752,772	31,656,476	791,413,000
soit francs.	497,593,000	293,820,000	»	»

MÉTAUX PRÉCIEUX ET NUMÉRAIRE EXPORTÉS DU ROYAUME-UNI DEPUIS 1837.

(Poids en onces.)

	Or.	Argent.
1837	201,481	13,640,004
1838	481,431	13,359,822
1839	657,322	13,800,483
1840	374,571	15,968,277
1841	31,635	15,354,423
1842	117,192	13,982,788

EXPORTATION DEPUIS 1845.

(Valeurs en livres sterling.)

	Or.	Argent.	TOTAUX.
1845	224,728	3,842,158	4,066,886
1846	532,859	2,404,407	2,937,266
1847	4,784,152	3,818,445	8,602,597

1. Plus exactement depuis le mois de novembre 1857.

	Or.	Argent.	TOTAUX.
1848	1,555,396	7,041,594	8,596,990
1849	1,190,924	7,721,543	8,912,467
1850	2,574,568	4,365,778	6,940,346
1851	3,975,364	5,084,187	9,059,551
1852	4,325,824	5,969,640	10,295,464
1853	12,751,778	6,154,975	18,906,753
1854	16,552,845	6,033,723	22,586,568
1855	11,847,213	6,980,965	18,828,178
1856	12,038,299	12,813,498	24,851,797
1857	15,061,500	18,505,468	33,566,968
1858	12,567,040	7,061,836	19,628,876
1859	18,081,139	17,607,664	35,688,803
1860	15,641,578	9,893,190	25,534,768
soit francs	391,039,000	247,330,000	638,369,000
1861	11,238,372	9,573,276	20,811,648
soit francs	280,959,000	239,332,000	520,291,000
1862	16,011,963	13,314,228	29,326,191
soit francs	400,299,000	332,856,000	733,155,000

BALANCE DU MOUVEMENT MONÉTAIRE.

(Valeurs en francs.)

	Importation.	Exportation.	Excédants.
1858	737,330,000	490,722,000	246,608,000
1859	926,754,000	892,220,000	34,534,000
1860	574,455,000	638,369,000	63,914,000
1861	468,676,000	520,291,000	51,615,000
1862	791,413,000	733,155,000	58,258,000

Excédant total de l'importation en 1858, 1859 et 1862	339,400,000
— de l'exportation en 1860 et 1861	115,529,000
Excédant total de l'importation de 1858 à 1862	223,871,000

Il résulte de la comparaison de ce mouvement avec celui de la France que l'importation des métaux précieux, depuis 1858, diffère peu dans les deux pays, tandis que l'exportation correspondante du Royaume-Uni, dont les chiffres y ont même plusieurs fois dépassé ceux de l'importation, dans les dernières années, est de beaucoup supérieure à l'exportation de la France. Dans les deux pays, c'est l'importation de l'or qui domine aujourd'hui. A l'exportation du Royaume-Uni, l'or a dominé de même dans les années 1847, 1853, 1854 et 1855, ainsi que de 1858 à 1862, tandis que, dans les autres années, c'est à l'argent, dont l'écoulement se fait surtout vers l'Asie, qu'appartient la supériorité. En somme, à en juger par les excédants de l'importation sur l'exportation, qui ont atteint, dans les dernières années, des chiffres beaucoup plus élevés en France qu'en Angleterre, on peut croire que c'est le premier de ces deux pays qui attire et retient

chez lui le plus de métaux précieux, observation conforme du reste à celle que nous avons déjà faite au sujet du monnayage.

Quant à la balance du commerce, nous avons déjà dit qu'il n'est guère possible de l'établir uniquement sur la base d'une comparaison du mouvement des marchandises avec celui des métaux précieux, surtout lorsqu'il s'agit de grands pays, comme l'Angleterre et la France, qui ont, hors de leur territoire national et du ressort de leurs propres douanes, dans les colonies ou à l'étranger, d'immenses intérêts engagés dans des établissements commerciaux, des exploitations agricoles et industrielles, ou des entreprises de mines, de chemins de fer et de lignes de navigation à vapeur. Les évaluations de la statistique les plus consciencieusement faites, ne sauraient d'ailleurs jamais, on le comprend, représenter exactement le véritable produit des opérations du commerce, dont les bénéfices sont, de leur nature, aussi variables et même bien plus difficiles à constater que les cours des marchés et les fluctuations des prix. Rappelons qu'un élément très-important des bénéfices du commerce national, les profits du fret de destination sous pavillon national, ne peuvent entrer en ligne de compte dans les valeurs de douane attribuées aux exportations. Rappelons aussi, une dernière fois, que le contrôle douanier n'embrasse qu'une partie du mouvement des espèces et des métaux précieux, et surtout faisons observer que les marchandises ne sont pas toujours intégralement payées en marchandises ou en espèces; que les virements de compte, les lettres de change sur les tiers, tout le papier de crédit, en un mot, jouent un rôle immense dans ces règlements; que tout le mouvement des valeurs financières entre les divers pays, celui des effets publics, des actions, rentes au porteur, etc., accru par les déplacements de personnes en voyage ou changeant de résidence, ne peut être constaté d'aucune façon. Tout cela ne laisse aucun doute sur ce qu'il y aurait d'illusoire, d'absurde même, dans la prétention d'établir, ne fût-ce qu'approximativement, pour un pays, cette balance du commerce dont la vieille école se préoccupait tant autrefois.

Il nous reste à dire un mot pour obvier à une autre erreur. Le commerce extérieur, sans doute, offre une liaison si intime avec toutes les autres branches du développement économique, que ses

progrès doivent être généralement regardés comme un des meilleurs indices d'une prospérité croissante; mais, il n'en est pas ainsi nécessairement; aussi, ne faudrait-il pas y chercher la mesure exacte de l'accroissement de la richesse publique.

Le commerce extérieur, en effet, ne constitue jamais qu'une partie, relativement assez faible, de l'ensemble du trafic d'un grand pays, trafic incontrôlable dans la plupart des opérations dont il se compose. D'ailleurs, la source première de la richesse, bien que l'échange aide puissamment à la développer, ce n'est pas le commerce, mais la production intérieure, le travail, pendant que l'économie privée réalise les capitaux à mesure qu'ils se forment, par l'épargne faite sur la consommation, ainsi que par l'accumulation des bénéfices industriels et commerciaux.

§ 4. Commerce interlope.

Le mouvement commercial, tel que nous venons de l'exposer d'après les états des douanes de France et d'Angleterre, présente ce qu'on appelle le commerce légal. Il ne pouvait naturellement y être question des opérations frauduleuses du commerce interlope, qui se dérobe à tout contrôle administratif. La contrebande est née avec les prohibitions et les restrictions de tout genre, établies en vue d'exclure certains produits des marchés, ou de créer des ressources au trésor, en frappant ces produits de droits élevés; son but est de profiter de la différence de prix en moins qui existe, naturellement, pour les articles ainsi introduits, en violation des lois qui les repoussent, ou en fraude des droits qu'auraient à payer les mêmes articles, importés légalement. Toutes les fois qu'elle est parvenue à s'exercer sur une grande échelle, on l'a vue en quelque sorte s'organiser, et il s'est trouvé des assureurs qui se sont chargés, moyennant une prime, inférieure au taux des droits exigibles, de garantir d'avance les parties, intéressées dans ces opérations illicites, contre les risques de la saisie des marchandises et les autres dommages qui peuvent en résulter. L'activité de la contrebande dépend évidemment beaucoup du plus ou moins de vigilance que déploie le personnel de l'administration, chargée de l'empêcher et de la réprimer; à cet égard, une

bonne organisation du service actif des douanes peut même être considérée comme plus efficace que des rigueurs pénales excessives, dont l'effet n'est le plus souvent que de rendre l'opinion du public plus indulgente pour des délits dans lesquels le préjudice causé au trésor tourne à l'avantage de la bourse des consommateurs. C'est par l'amélioration constante des dispositions et des règlements, suivant lesquels fonctionne ce service, que l'on est arrivé, dans les îles Britanniques comme en France, à réduire le commerce interlope, qui avait pris au dernier siècle, entre ces deux pays surtout, un développement très-considérable, et qui, sous le premier Empire, était encore très-actif sur notre frontière de terre, à des proportions de plus en plus faibles, insignifiantes aujourd'hui, comparativement à la masse des opérations du commerce légal. En France, la valeur totale des saisies opérées par la douane sur les fraudeurs, à l'importation, dans l'intérieur ou à l'exportation, n'a jamais dépassé le maximum de 2,111,000 fr. qu'elle atteignit en 1853; les chiffres des dernières années n'ont été que de 923,000 fr. en 1860, de 670,000 fr. en 1861, et de 755,000 fr. en 1862. Même dans la période 1833-1836, cette valeur ne dépassait pas, en moyenne annuelle, 1,147,000 fr. Cependant, on ne peut se dissimuler que des articles de prix et d'un mince volume, tels qu'horlogerie, orfévrerie, dentelles, etc., doivent réussir en tout temps, par toute sorte de moyens, entre les mains d'habiles fraudeurs, à échapper à la saisie et à mettre en défaut la vigilance des agents de l'administration. Sur les côtes britanniques, les articles qui offrent le plus d'appât à la contrebande sont le tabac et les spiritueux, ces derniers en raison des droits d'excise qui frappent les spiritueux indigènes. En général, la contrebande n'est plus, dans les deux pays, ce qu'elle y était autrefois et ce qu'elle est encore sur les frontières de quelques autres États, où le commerce est resté soumis à des tarifs très-restrictifs, comme en Espagne ou en Russie. Aussi, nous sommes-nous dispensé d'en faire mention parmi les éléments secondaires de la balance générale du commerce. Cependant, le seul moyen de l'éteindre entièrement et d'affranchir l'État des charges du service dispendieux qu'il est obligé d'entretenir, pour la réprimer, c'est de supprimer, comme on est en voie de le faire, l'appât qui la détermine, en ne laissant subsister que des droits

très-modiques, condition parfois difficile à remplir, il est vrai, dans le régime fiscal, en face des exigences financières.

§ 5. Commerce de terre et commerce de mer.

Le commerce extérieur du Royaume-Uni, suivant la nature du groupe insulaire qui le constitue, est exclusivement maritime. Mais il s'y répartit très-inégalement, se concentrant presque tout entier dans la Grande-Bretagne. L'Irlande n'y a qu'une très-faible part, nullement en rapport avec l'étendue et la population de cette île, bien qu'elle se soit élevée de 4,408,299 liv. st. ou 110,207,000 fr., en 1854, à 7,406,599 liv. st. ou 185,165,000 fr., en 1860, et à 7,843,452 liv. st. ou 196,086,000 fr., en 1861. L'importation, beaucoup plus forte que l'exportation, y a atteint, en cette dernière année, son maximum de 190 millions de francs, à côté desquels la somme des marchandises exportées ne figure plus que pour 5 ³/₄ millions, au lieu de 7, en 1860, chiffres inférieurs à celui de l'année précédente, 1859, la seule dans laquelle elle eût dépassé 12 millions de francs. En somme, la valeur des marchandises que l'Irlande échange directement avec les colonies et l'étranger, forme donc à peine la cinquantième partie du commerce britannique. Cependant, il faut observer qu'elle est loin de comprendre la totalité des produits indigènes que cette île fournit à l'exportation. Quantité de produits irlandais, ceux de l'industrie linière notamment, ne passent qu'indirectement dans le commerce extérieur, par la voie de la Grande-Bretagne même, surtout par l'entremise des ports de Liverpool et de Bristol, qui sont les principaux entrepôts, dans l'ouest de l'Angleterre, du trafic entre les deux îles, trafic important qui, comme on l'a vu p. 438, s'élevait, dès 1823, à près de 150 ¹/₂ millions de francs, en articles importés d'Irlande, et à plus de 120 ¹/₂ millions de francs, en marchandises fournies à cette île par la Grande-Bretagne[1]. Or, ce

1. En voici les progrès de 1801 à 1825, dernière année pour laquelle ce commerce ait été constaté (d'après PORTER) :

	IMPORTÉ de la Gde-Bretagne en Irlande.	EXPORTÉ d'Irlande p. la Gde-Bretagne.
	liv. st.	liv. st.
1801	3,270,350	3,537,725
1825	7,048,936	8,531,355

Depuis lors, il est assimilé au commerce de cabotage.

mouvement, qu'alimentent d'immenses envois de grains et de farines, de bestiaux, de provisions de toute espèce, d'œufs et de beurre d'Irlande, pour la consommation britannique surtout, s'est naturellement accru, depuis, dans des proportions non moindres, comme en témoigne la progression constante du cabotage à Liverpool, malgré la décroissance constatée dans les arrivages de céréales de cette île, pour les années postérieures à 1845.

La France qui, indépendamment de 2,460 kilomètres de côtes sur quatre mers[1], possède une étendue presque égale de 2,240 kilomètres de frontières sur le continent[2], ne trafique pas seulement par mer, mais aussi par terre.

A l'époque des guerres de l'Empire, le commerce de terre, chargé de suppléer temporairement à l'approvisionnement de l'intérieur, même pour une foule d'articles qui arrivaient autrefois par la voie des ports, avant l'interruption du trafic de ceux-ci avec les pays d'outre-mer, déploya une grande activité, dont furent appelées à profiter surtout les places frontières, la ville de Strasbourg entre autres. Mais quand, après la conclusion de la paix, le commerce eut retrouvé ses voies naturelles, cette prospérité accidentelle et passagère diminua beaucoup, et le commerce maritime eut bientôt reconquis son ancienne prépondérance, dans les rapports avec l'extérieur, tandis que le commerce de terre, peu favorisé par la nouvelle législation, qui restreignait considérablement la sphère de son activité, en y soumettant les arcticles les plus importants au maximum des droits, c'est-à-dire aux droits qui les frappent à l'importation sous pavillon étranger, se trouva réduit, à son tour, à un état de langueur, dont il ne parvint à se relever que plus tard, à la faveur de l'extension du réseau des chemins de fer internationaux.

On en jugera par les rapports généraux qu'indiquent les chiffres suivants :

---

1. A savoir, 920 sur la mer du Nord, le Pas de Calais et la Manche, 940 sur l'Atlantique et 600 sur la Méditerranée, sans compter le circuit de plus de 450 kilomètres de la Corse.

2. A savoir du côté de la Belgique et de l'Allemagne 910, de la Suisse et de l'Italie 750, de l'Espagne 580.

COMMERCE GÉNÉRAL DE LA FRANCE.

Mouvement des marchandises.

Commerce de mer.

	Valeurs officielles.		Valeurs réelles.	
	1827-1836.	1837-1846.	1847-1856.	
	Millions de francs.			
Importation	446.4	767.»	960.3	983.5
Exportation	506.»	741.3	1,291.3	1,295.2
Totaux	952.4	1,508.3	2,251.6	2,278.7
Proportions	69.7 p. 100	71.4	71.8	71.8 p. 100

Commerce de terre.

Importation	221.»	321.4	507.4	519.2
Exportation	192.4	282.7	377.1	377.1
Totaux	413.4	604.1	884.5	896.3
Proportions	30.3 p. 100	28.6	28.2	28.2 p. 100

Voici, maintenant, la répartition du mouvement, année par année, depuis 1847 :

(Valeurs réelles en millions de francs.)

Années.	IMPORTATIONS. Par mer.	Par terre.	Totaux.	EXPORTATIONS. Par mer.	Par terre.	Totaux.	MOUVEMENT GÉNÉRAL. Par mer.	Par terre.	Totaux.
1847	922.9	367.4	1,290.3	796.0	253.3	1,049.3	1,718.9	620.7	2,339.6
1848	475.4	232.9	708.3	700.2	236.2	936.4	1,175.6	469.1	1,644.7
1849	674.1	347.2	1,021.3	964.8	304.7	1,269.5	1,638.9	651.9	2,290.8
1850	735.5	384.3	1,119.8	1,109.4	325.9	1,435.3	1,844.9	710.2	2,555.1
1851	693.5	400.3	1,093.8	1,179.7	340.6	1,520.3	1,873.2	740.9	2,614.1
1852	899.4	492.6	1,392.0	1,304.3	375.9	1,680.2	2,203.7	868.5	3,072.2
1853	1,069.4	626.3	1,695.7	1,633.5	419.9	2,053.4	2,702.9	1,046.2	3,749.1
1854	1,099.5	705.9	1,805.4	1,552.4	400.0	1,952.4	2,651.9	1,105.9	3,757.8
1855	1,412.3	747.4	2,159.7	1,691.2	476.0	2,167.2	3,103.5	1,223.4	4,326.9
1856	1,853.1	887.1	2,740.2	2,020.6	638.6	2,659.2	3,873.7	1,525.7	5,399.4
1857	1,849.4	839.7	2,689.1	1,980.6	658.8	2,639.4	3,830.0	1,498.5	5,328.5
1858	1,485.2	679.2	2,164.4	1,906.8	654.3	2,561.1	3,392.0	1,333.5	4,725.5
1859	1,580.4	774.4	2,354.8	2,304.9	752.2	3,057.1	3,885.3	1,526.6	5,411.9
1860	1,767.6	889.7	2,657.3	2,351.9	795.6	3,147.5	4,119.5	1,685.3	5,804.8
1861	2,180.8	904.6	3,085.4	1,941.1	719.1	2,660.2	4,121.9	1,623.7	5,745.6
1862	1,927.5	971.7	2,899.2	2,199.7	850.2	3,049.9	4,127.2	1,821.9	5,949.1

Ainsi, l'activité du commerce maritime, pour une étendue de frontières égale ou de peu supérieure, est encore aujourd'hui beaucoup plus que double, et a même été, en 1847, presque triple de celle du commerce de terre, qui, de 30.3 p. 100, pendant la période 1827-1836, était descendu, en 1847, à 26 ½ p. 100 de la valeur totale

des marchandises échangées, et ne représentait, en 1860 encore, que 29 p. 100 de l'ensemble du mouvement, en valeurs réelles comme en valeurs officielles. Depuis, ce terme proportionnel a varié de 28 ¼ p. 100, en 1861, à plus de 30 ½ p. 100, en 1862, par suite des effets du traité franco-belge surtout. L'accroissement qui ressort pour le commerce de mer à 102 p. 100, par la comparaison de la valeur officielle du résultat moyen de la période 1827-1836 avec celui de l'année 1847, et à près de 140 p. 100 de 1847 à 1860, d'après les valeurs réelles, n'est, pour le commerce de terre, que de 67 p. 100 de 1827-1836 à 1847, mais se trouve porté à 172 p. 100, de 1847 à 1860, d'après les valeurs réelles, sous l'influence de l'achèvement des voies ferrées. L'état comparativement stationnaire de nos échanges avec les pays limitrophes, pendant la période antérieure, ne tient pas seulement à l'imperfection des voies de transport, à cette époque, il vient aussi de ce que les restrictions et les prohibitions du tarif devaient plus particulièrement affecter nos relations avec ces pays, dont plusieurs, comme la Belgique, l'Allemagne et la Suisse, possèdent des industries très-développées, que les deux premiers s'appliquèrent à protéger, de leur côté, par des droits plus ou moins élevés, pour fermer leurs marchés, le plus possible, à la concurrence de nos produits similaires, de même que nous excluions du nôtre ceux de leurs fabriques.

C'est aux dispositions plus libérales des traités nouvellement conclus qu'il appartient de vivifier l'échange, encore trop peu animé, des articles de manufacture, avec ces riches contrées, de même que les chemins de fer ont développé celui des denrées et des matières premières, dans les conditions d'un régime de douane moins rigoureux, à l'égard des produits de ces deux catégories.

Dans le mouvement du numéraire et des métaux précieux aussi, la voie de mer l'emporte sur la voie de terre. Ainsi, en 1860, on a constaté l'arrivée de 486,700,000 fr. par mer contre 117,600,000 fr. seulement par terre, et l'expédition de 203 millions, par cette dernière voie, contre 244 ½ millions, par la première. L'inégalité, on le voit, est beaucoup moindre à la sortie.

Nos échanges par terre, au commerce général, se sont ainsi répartis :

RÉPARTITION DU COMMERCE DE TERRE PAR PAYS FRONTIÈRES.

Valeurs officielles en millions de francs.

	1847.		1860.		1861.		1862.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
Pays-Bas	0.3	»	2.0	0.2	4.8	0.2	15.0	11.5
Belgique	143.8	57.7	212.3	158.1	251.3	153.3	283.2	197.1
Zollverein	60.9	66.2	234.6	183.9	224.2	174.5	187.9	217.4
Suisse	105.7	93.5	270.4	295.8	232.7	257.7	284.2	261.4
États sardes	61.9	43.6	66.6	78.0	68.6	81.5	69.7	95.9
Espagne	9.8	45.2	15.1	29.5	14.7	37.1	10.3	37.5
Totaux	382.4	306.2	801.0	745.5	796.3	704.3	850.3	820.8
	688.6		1,546.5		1,500.6		1,671.1	

La part, minime avant 1860, pour laquelle les Pays-Bas, qui, douanièrement, ne touchent plus par aucun point à nos frontières, depuis que le Luxembourg fait partie du Zollverein, figurent dans le relevé ci-dessus, concerne les échanges opérés par les voies fluviales du Rhin et de la Moselle avec cette contrée, sous le bénéfice des stipulations admises en sa faveur par le traité de 1840. L'impulsion que la réforme douanière vient de donner au trafic par cette voie, mérite d'être signalée. Parmi les autres pays, les trois plus avancés, ceux qui ont eu les premiers des communications par chemins de fer avec nous, sont aussi ceux avec lesquels la progression des échanges a été la plus considérable et la plus rapide, tandis qu'avec l'Espagne, qui a conservé le tarif le plus rigoureux, le commerce légal par la voie des Pyrénées, à laquelle la voie de mer est, sans contredit, préférable, présente, au contraire, jusqu'au développement du réseau de chemins de fer de cette région, une décroissance, à la sortie de notre territoire.

§ 6. Mouvement des douanes et ports.

Il nous manque, dans le cadre de cet ouvrage, l'espace pour entrer dans de grands développements sur l'historique et le mouvement commercial des principaux ports et des autres villes de commerce les plus considérables. On trouvera d'ailleurs, sur toutes ces places, dans le nouveau *Dictionnaire du commerce et de la navigation*, de Guillaumin, des notices suffisamment détaillées, auxquelles nous renvoyons le lecteur. Ici, bornons-nous à caractériser le rôle,

à indiquer brièvement les progrès et à marquer le rang des plus importantes. L'administration des douanes françaises ne publie que depuis 1857 les résultats du mouvement de marchandises constaté dans les principaux bureaux de douane de l'intérieur et de notre frontière de terre, ainsi que dans nos principaux ports de mer.

Voici, pour les premiers, ou du moins pour tous ceux d'entre eux dans lesquels la somme des importations et des exportations réunies dépasse 10 millions de francs, en valeurs réelles, au commerce général, et qui sont actuellement au nombre de dix, les chiffres que présentent les tableaux du commerce extérieur :

MOUVEMENT DES PRINCIPALES DOUANES DE FRANCE.

Douanes de terre.

Valeurs réelles du mouvement général des marchandises, en millions de francs.

Importations et exportations réunies.

	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.				
	—	—	—	—	—	—				
Paris	276.9	318.»	329.»	412.7	343.9	395.9	dont à l'import.	87.6	à l'export.	308.3
Saint-Louis . . .	259.4	231.7	338.8	336.5	266.5	327.5	—	151.1	—	176.4
Jeumont	202.7	121.7	133.9	139.1	122.»	124.3	—	95.6	—	28.7
Lyon	153.6	123.5	157.2	126.3	72.7	74.7	—	(1)	—	74.7
Strasbourg . . .	94.»	81.»	80.8	92.7	103.2	104.7	—	50.9	—	53.8
Valenciennes . .	67.3	38.2	38.4	36.5	35.9	30.2	—	16.1	—	14.1
Lille	53.6	50.5	49.»	62.4	72.6	91.2	—	68.9	—	22.3
Tourcoing . . .	»	19.8	19.5	12.5	13.4	20.9	—	16.9	—	4.»
Mulhouse	»	8.5	9.8	11.5	10.3	16.9	—	8.9	—	8.»
Roubaix	»	9.7	9.6	10.2	10.7	18.3	—	14.9	—	3.4
Culoz	»	17.7	93.»	»	»	»	—	»	—	»

L'importation et l'exportation sont ici synonymes de la remise des déclarations d'entrée et de sortie, auprès des différents bureaux. Il s'ensuit que les chiffres qui précèdent, sont bien la représentation fidèle des variations du mouvement d'affaires qui se présente à chaque bureau, mais ne donnent pas toujours la véritable mesure de l'activité du mouvement commercial des places mêmes, dont l'importance commerciale ou manufacturière est tantôt bien au-dessus, tantôt bien au-dessous du rang que ces chiffres sembleraient devoir leur assigner. Ainsi, Paris et Lyon sont bien les deux plus grands centres

1. Point d'arrivages directs de marchandises étrangères, à Lyon. L'acquittement en douane, ou la mise en consommation de celles-ci y a été, en 1862, de 43.2 millions de francs (valeur réelle).

du commerce et de l'industrie de la France; Lille, Valenciennes, Tourcoing, Roubaix, Mulhouse surtout, sont des foyers industriels considérables, et Strasbourg est une ville de commerce. Mais Jeumont, dans le département du Nord, et Saint-Louis, dans le Haut-Rhin, dont les bureaux viennent immédiatement après celui de la capitale, ne sont que des localités insignifiantes par elles-mêmes, de simples stations de chemins de fer, devenues, par leur situation à l'extrême frontière, les points de contrôle de tout le trafic de ceux-ci. Culoz n'a eu que passagèrement de l'importance, pendant la guerre d'Italie.

Les chiffres représentant le mouvement général du commerce extérieur de nos ports de mer, que donnent les mêmes tableaux, sont plus significatifs pour l'importance commerciale de ceux-là, par la raison que l'embarquement et le débarquement des marchandises s'y traduisent nécessairement, pour chacun, en bénéfices considérables.

En général, le tableau des douanes de 1862 énumère, en France, 200 ports de commerce, dont 3 sur la mer du Nord, 58 sur la Manche, 89 sur l'Océan, et 50 sur la Méditerranée (dont 20 sur les rivages de la Corse).[1]

---

1. *Nomenclature des ports français en* 1862.

MER DU NORD. — *Gravelines*, *Dunkerque*, *Calais*.

MANCHE. — *Boulogne*, Étaples, Abbeville, le Crotoy, Saint-Valery-sur-Somme, le Hourdel, Eu, le Tréport, *Dieppe*, Saint-Valery-en-Caux, Fécamp, le *Havre*, *Rouen*, Harfleur, Caudebec, Duclair, Croisset, la Bouille, Quillebœuf, Pont-Audemer, *Honfleur*, Trouville, Dives, Ouistreham, Caen, Courseulles, Port-en-Bessin, Isigny, Carentan, Saint-Vaast, Barfleur, *Cherbourg*, Omonville, Diélette, Port-Bail, Saint-Germain-sur-Ay, Regnéville, *Granville*, le Vivier, la Houlle, *Saint-Malo*, *Saint-Servan*, Saint-Suliac, Dinan, Plouër, le Guildo, Plancoët, Erquy, Dahouet, le Legué, Binic, Portrieux, Paimpol, Lézardrieux, Pontrieux, Tréguier, Perros, Lannion.

OCÉAN. —*Morlaix*, Roscoff, Plouescat, Paluden, l'Abervrach, Portsall, le Conquet, *Brest*, Landerneau, Faou, Port-Launay, Camaret, Morgat, Douarnenez, Audierne, Pontcroix, Pont-l'Abbé, Quimper, Concarneau, Pontaven, Douélan, Quimperlé, Kernevel, *Lorient*, Hennebon, Port-Louis, Etel, Palais, Portaliguen, Carnac, la Trinité, Auray, Locmariaquer, Larmorbaden, Port-Navalo, Ile-d'Arz, Quatre-Vents, Sarzeau, Vannes, Penerf, Billiers, Tréhiguier, la Roche-Bernard, Redon, Rosais, le Croisic, le Pouliguen, Chantenay, la Basse-Indre, *Nantes*, *Saint-Nazaire*, Pornic, Bourgneuf, *Paimbœuf*, Bouin, Beauvoir, Noirmoutier, la Barre-de-Mont, Saint-Gilles, les Sables, l'Aiguillon, Morieq, Luçon, l'Ile-d'Yeu, Loix, Ars, la Flotte,

MOUVEMENT DES PRINCIPALES DOUANES DE FRANCE.

Ports de mer.

Valeurs réelles du mouvement général des marchandises, en millions de francs.

	Le Havre.	Marseille.	Boulogne.	Bordeaux.	Dunkerque.	Nantes.	Cette.
	—	—	—	—	—	—	—
1857	1,270.1	1,132.8	330.3	282.8	116.7	118.9	61.2
1858	1,081.6	920.»	319.1	246.9	128.3	102.2	62.3
1859	1,293.1	1,022.»	379.8	281.»	135.9	114.7	79.2
1860	1,331.6	1,130.1	433.4	330.6	155.1	124.7	95.2
1861	1,239.3	1,207.5	419.»	341.4	194.3	117.5	82.8
1862	1,037.9	1,270.2	496.8	374.5	166.1	105.»	80.»
soit à l'importation	476.2	692.7	233.1	151.6	102.3	67.8	29.9
— à l'exportation	561.7	577.5	263.7	222.9	63.8	37.2	50.1

	Rouen.	Bayonne.	Calais	Dieppe.	Ports de la Corse.	Douanes secondaires de terre et de mer.
	—	—	—	—	—	—
1857	66.»	37.5	41.5	30.7	»	»
1858	52.9	35.5	26.»	35.4	5.5	»
1859	54.3	37.»	27.3	34.3	6.6	»
1860	53.»	48.5	38.6	29.6	5.6	788.4
1861	58.7	59.1	46.6	45.3	7.6	875.3
1862	55.4	59.8	41.5	77.9	8.4	971.»
soit à l'importation	35.»	1.7	30.7	32.6	3.6	531.1
— à l'exportation	20.4	58.1	10.8	45.3	4.8	439.9

En France, comme dans la Grande-Bretagne, il y a une tendance très-remarquable à la concentration du commerce maritime sur quelques points, privilégiés par leur situation. Le Havre, sur la Manche, à l'embouchure de la Seine, et Marseille, sur la Méditerranée, s'en partagent, à eux seuls, les trois cinquièmes. Quoique tous les deux commercent avec toutes les parties du monde, le premier, qui est le port de la capitale, domine particulièrement dans les relations avec l'Amérique du Nord; le second, le grand entrepôt du midi de la

---

Saint-Martin, Marans, *la Rochelle*, *Rochefort*, *Charente*, Saint-Pierre, le Château, Marennes, *Bordeaux*, Grande-Eguille, Saujon, la Tremblade, Mortagne, Blaye, Plaigne, *Libourne*, Pauillac, la Fosse, le Verdon, Arcachon, *Bayonne*, Saint-Jean de Luz.

MÉDITERRANÉE. — Banyuls-sur-mer, Port-Vendres, Collioure, Barcarès, Saint-Laurent, la Nouvelle-Agde, *Cette*, Aigues-Mortes, Arles, Port-de-Bouc, *Marseille*, Cassis, la Ciotat, Baudol, Ambiers, la Seyne, *Toulon*, Porquerolles, les Peschiers, les Salins-d'Hyères, Lavandou, Saint-Tropez, Sainte-Maxime, Saint-Raphaël, Cannes, Golfe-Juan, Antibes, *Nice*, Menton, *Villefranche*, Saint-Ospice, Calvi, Ile-Rousse, Saint-Florent, Canari, Centuri, Barcaggio, Macinaggio, Porticciolo, Bastia, Venzolasca, Cervione, Calzarello, Solenzara, Porto-Vecchio, Bonifacio, Propriano, *Ajaccio*, Sagone, Piana.

Nous avons distingué par l'italique, les ports qui ont, ou paraissent destinés à acquérir le plus d'importance.

France, dans celles avec le riche bassin de la Méditerranée. Boulogne, qui occupe aujourd'hui la troisième place, n'est qu'un port d'expédition, qui doit, ainsi que Calais, toute sa prospérité au voisinage de la côte d'Angleterre. Bordeaux, le quatrième port de France, après avoir perdu de l'importance que notre commerce colonial lui donnait, sous l'ancien régime, possède heureusement, dans les vins de son territoire, une intarissable source de richesse, et a conservé de belles relations avec l'Espagne et les deux Indes. Aussi, son activité commerciale tend-elle à reprendre un nouvel essor. Nantes, dont les spéculations sont aussi principalement dirigées sur la péninsule et sur l'Amérique, se relève plus lentement, et Rouen, trop éloigné de la mer, et dominé par la concurrence du Havre, voit même décliner ses affaires maritimes. Dunkerque, port d'un de nos départements les plus riches et les plus industrieux, prime aujourd'hui ces deux places. C'est le trafic avec le Nord de l'Europe qui alimente surtout sa prospérité. Dieppe, avec des relations semblables, reste stationnaire. Cette fleurit de plus en plus, par l'exportation des vins; Bayonne, par les envois qu'elle fait à l'Espagne voisine. Les ports d'une importance secondaire, qu'il nous reste à nommer, se groupent autour des précédents. Parmi eux, Gravelines, Honfleur, Granville, Saint-Malo, Morlaix, sont surtout des ports de pêche. Un fait à mentionner, en présence de la crise américaine, c'est que le déficit occasionné dans le mouvement d'affaires du Havre se trouve en partie compensé par l'activité croissante des opérations de Boulogne et de nos ports et places de douane secondaires. C'est encore là un des bons effets de la conclusion du traité de commerce avec l'Angleterre.

Les îles Britanniques comptent 121 ports ouverts au commerce extérieur, dont 76 en Angleterre et dans le pays de Galles, 26 en Écosse et dans les îles qui dépendent de ce royaume, et 19 en Irlande, sans parler de l'île de Man et des îles anglo-normandes.[1]

---

1. Les voici, par ordre alphabétique, d'après l'état officiel du mouvement de la navigation avec les colonies et l'étranger:

1° En ANGLETERRE, y compris le pays de Galles, savoir: Aberystwith, Arundel, Barnstaple, Beaumaris, Berwick, Bideford, Boston, Bridgewater, Bridport, *Bristol,*

Londres et Liverpool, les deux grands ports de commerce de l'Angleterre, sont en même temps, par la grandeur et l'universalité de leur trafic, les premiers entrepôts maritimes du monde. Tous les deux marchent à peu près de pair pour l'importance de leurs échanges. Si le premier est en tête pour le mouvement d'importation, ainsi que le prouvent les chiffres énormes du produit de sa douane, qui encaisse chaque année à peu près la moitié de la recette totale des douanes du Royaume-Uni; s'il maintient aussi sa prépondérance dans le mouvement d'entrepôt, le second lui est en revanche de beaucoup supérieur par la masse de ses exportations de produits anglais, qui atteignent une valeur double de celles de la capitale et représentent près de la moitié de toute l'exportation du Royaume-Uni. Si le centre de gravité du mouvement commercial de Londres est dans les opérations avec l'Inde et les autres pays d'Asie, celui de Liverpool est dans son immense commerce avec les États-Unis et toute l'Amérique du Nord. Liverpool prend aussi la plus large part dans les bénéfices du trafic de la Grande-Bretagne avec la côte occidentale d'Afrique; les progrès de son commerce avec les Indes orientales et la Chine, bien qu'il ne date que du retrait successif des priviléges commerciaux de la Compagnie des Indes dans ces deux pays, en 1814 et en 1832, ont été surtout remarquables, et celui de

---

Caernarvon, *Cardiff*, Cardigan, Carlisle, Chepstow, Chester, Colchester, Cowes, Dartmouth, Deal, *Dover*, Exeter, Falmouth, Faversham, Fleetwood, *Folkestone*, Fowey, Gainsborough, Gloucester, Goole, *Grimsby*, *Hartlepool*, Harwich, *Hull*, Ipswich, Lancaster, *Liverpool*, Llanelly, *Londres*, Lowestoft, Lyme, Lynn, Maldon, Maryport, Milford, *Newcastle*, Newhaven, *Newport*, Padstow, Penzance, *Plymouth*, Poole, *Portsmouth*, Preston, Ramsgate, Rochester, Rye, Saint-Ives, Scarborough, Scilly, Shields (North and South), Shoreham, *Southampton*, Stockton, *Sunderland*, *Swansea*, Teignmouth, Truro, Wells, Weymouth, Whitby, Whitehaven, Wisbeach, Woodbridge, Workington, Yarmouth.

2° En Écosse : *Aberdeen*, Ayr, Alloa, Arbroath, Banff, Borrowstoness, Campbeltown, Dumfries, *Dundee*, *Glasgow*, Grangemouth, *Greenock*, Inverness, Irvine, Kirkaldy, Kirkwall, *Leith*, Lerwick, Montrose, Perth, Peterhead, *Port-Glasgow*, Stornoway, Stranraer, Wick, Wigtown.

3° En Irlande : Ballina, *Belfast*, Coleraine, *Cork*, Drogheda, *Dublin*, Dundalk, Galway, Limerick, Londonderry, Newry, Ross, Skibbereen, Sligo, Strangford, Tralee, Waterford, Westport, Wexford.

L'italique fait également ressortir les ports les plus marquants.

cette place avec l'Australie a même décuplé depuis 1851; mais, le trafic avec la Baltique et le nord de l'Europe, quoique très-considérable aussi, y paraît à peu près stationnaire et n'égale pas celui de Londres et de Hull, mieux situés pour ces relations. Ce dernier port, le troisième du royaume, est en grande partie pour le Yorkshire et l'industrie des comtés du nord-est ce que Liverpool est pour le Lancashire et les comtés environnants du nord-ouest. Dans celui-ci, c'est le commerce du coton et des cotonnades qui domine, dans celui-là le commerce de la laine et des lainages. Bristol, le port de la Saverne, ne se soutient que par ses anciennes relations avec l'Espagne et le Portugal, les Indes occidentales et les provinces anglaises de l'Amérique du Nord; mais il est resté, comme port d'expédition, fort en arrière de Southampton et même de Folkestone, qui sont aujourd'hui les deux ports les plus importants de l'espèce sur le littoral du Sud. Parmi les ports de charbon, Hartlepool, dans le comté de Durham, dont la prospérité est toute récente, l'a emporté sur Sunderland et Newcastle même, dans le Northumberland; Cardiff, dans le pays de Galles, n'est pas moins florissant, par ses mines de houille, que les ports voisins de Swansea et de Newport, par le développement d'une immense industrie métallurgique, tandis que Grimsby, le port le plus considérable du comté de Lincoln, a reperdu un peu de l'importance qu'il avait acquise.

En Écosse, où Glasgow, le quatrième port de la Grande-Bretagne, domine sur la Clyde, par la puissance de son industrie cotonnière et sidérurgique, le commerce maritime se répartit surtout entre cette place, dont Greenock n'est qu'un avant-port, et Leith, le port d'Édimbourg, sur le rivage opposé.

La statistique d'outre-Manche ne permet pas de constater l'ensemble des progrès du mouvement des échanges, dans les ports du Royaume-Uni. Elle n'en fait connaître que l'exportation, et seulement en ce qui concerne les produits britanniques.

Voici, d'après un document parlementaire, publié le 6 août 1851, et le contrôle des douanes, la part des 12 principaux ports du Royaume-Uni dans l'exportation des produits britanniques :

	En 1850.	En 1860 d'après les états de commerce.
	Francs.	Francs.
Liverpool	872,296,000	1,635,493,000
Londres	353,438,000	770,942,000
Hull	259,166,000	358,970,000
Glasgow	94,216,000	137,480,000
Southampton	46,491,000	66,552,000
Newcastle	23,001,000	47,587,000
Leith	9,164,000	26,267,000
Bristol	9,050,000	12,280,000
Greenock	8,892,000	14,443,000
Cork	2,906,000	»
Belfast	1,413,000	»
Dublin	1,259,000	»
Total	1,681,292,000	

Il faut mentionner en outre :

	1860.
	Francs.
Cardiff pour	42,391,000
Folkstone —	26,110,000
Grimsby —	19,747,000
Hartlepool —	115,781,000
Newport —	15,457,000
Sunderland —	11,595,000
Swansea —	18,086,000

L'essor qu'ont pris les exportations de ces ports, en produits nationaux, est des plus remarquables, notamment dans ceux de Liverpool et de Londres, où elles ont à peu près doublé, en dix ans. Les chiffres suivants, empruntés aux états officiels, permettent d'en suivre exactement la progression, depuis 1857.

Part des principaux ports de la Grande-Bretagne, dans l'exportation des produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni.

	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.
	Valeurs déclarées en milliers de livres sterling.				
Liverpool	55,174	50,900	62,401	65,420	52,241
Londres	27,832	28,887	30,220	30,838	30,975
Hull	15,759	14,599	12,981	14,359	13,989
Glasgow	5,107	5,222	5.394	5,499	5,260
Hartlepool	1,845	2,475	4,019	4,631	4,366
Southampton	2,065	2,243	2,499	2,662	2,781
Folkestone	1,148	1,011	775	1,044	2,103
Newcastle	2,145	1,864	1,907	1,903	1,809
Grimsby	1,042	830	918	790	1,387
Cardiff	1,553	1,350	1,755	1,696	1,384
Leith	831	826	873	1,051	1,292
Newport	989	938	817	618	815
Swansea	758	674	728	723	692
Greenock	503	546	1,106	578	637
Sunderland	476	487	442	464	504
Bristol	761	538	461	491	348

En outre, le chiffre des exportations britanniques dépassait, dès 1860, 200,000 liv. st. à Goole, Stockton, Weymouth, Grangemouth *, Irvine *; 100,000 liv. st. à Fleetwood, Newhaven, Shields, Borrowstoness *, Wick * et Cork **; 40,000 liv. st. à Faversham, Fowey, Yarmouth, Banff*, Dundee * (où il était auparavant de 5 à 6 millions de francs), Kirkaldy *, Peterhead *, Galway **.

Plymouth, Aberdeen *, Inverness *, Belfast **, Dublin **, n'atteignaient même plus ce dernier chiffre (de 40,000 liv. st.), en 1860.[1]

§ 7. Répartition du commerce extérieur de l'Angleterre et de la France jusqu'en 1815.

Les rapports du commerce international et de sa répartition, au dernier siècle, étaient bien différents de ce qu'ils sont aujourd'hui. Sur le continent européen, non-seulement les moyens de communication et de transport étaient très-défectueux, mais tous les pays, et la France elle-même, étaient hérissés d'une multitude de barrières de douane, qui entravaient les échanges d'État à État et de province à province. La Belgique faisait partie des domaines de la maison d'Autriche, et la fermeture de l'Escaut, dont la Hollande avait fait, en sa faveur, une des conditions de la paix de Westphalie, comprimait le développement commercial des Pays-Bas autrichiens. Depuis les traités conclus avec la Porte, par François Ier et Louis XIV, la France avait organisé, au profit de Marseille, avec les Échelles du Levant, un commerce lucratif, auquel l'Angleterre et la Hollande ne tardèrent pas à participer également; mais, la navigation dans la Méditerranée était continuellement menacée par les pirateries des Barbaresques, dont les pavillons des autres nations plus faibles avaient surtout à redouter les effets. La mer Noire était fermée à tous les pavillons par les Turcs, maîtres du Bosphore, qui privaient ainsi de tout débouché, pour leurs moissons, les contrées du Danube et la Russie méridionale, devenues depuis les greniers de l'Europe, par l'ouverture de cette mer. A cette époque, Danzig, l'entrepôt des grains de la Pologne, était le seul marché à grandes ressources, pour

1. L'astérisque désigne des ports d'Écosse, le double astérisque, des ports d'Irlande.

les besoins de céréales. Les Anglais, depuis qu'ils avaient trouvé le chemin de la mer Blanche et noué des relations directes avec la Russie, faisaient le trafic le plus important avec cette contrée, comme avec les autres pays riverains de la Baltique, où ils se rencontraient avec les Hollandais; mais la navigation française ne leur faisait qu'une très-faible concurrence, dans cette mer, bien que le cardinal de Richelieu eût conclu, dès 1626, un traité de commerce avec le tsar Michel de Russie. Le commerce entre la France et l'Angleterre, continuellement interrompu par la guerre, suivait une marche très-irrégulière, et que l'activité de la contrebande, pour certains articles français surtout, tels que les soieries, rendait le plus souvent incontrôlable. Quant au commerce maritime, il s'étendait déjà sur toutes les parties du monde; mais, outre que les guerres incessantes le dérangeaient, à tout moment, et l'exposaient à une foule de risques, le système colonial bornait ses relations, pour chaque puissance, dans le monde colonial, au trafic exclusif avec les possessions de cette puissance. La guerre d'indépendance des États-Unis et la rupture des liens qui les attachaient à la métropole, firent la première grande brèche à ce système. Mais, ces vastes et fertiles provinces n'avaient pas encore reçu, à cette époque, les flots de l'émigration européenne, qui les ont si largement fécondées depuis, et la principale culture du Sud, celle du coton, n'y était même pas naturalisée. Quant à l'Amérique espagnole et au Brésil, qui forment les trois quarts du continent américain, ils restèrent soumis à toutes les rigueurs du régime de monopole que leurs dominateurs y avaient introduit, et leur isolement eût été complet sans le commerce interlope, qui se faisait, avec ces vastes régions, de quelques points des Antilles, où les boucaniers et les flibustiers en avaient frayé les voies. L'activité des relations avec la côte occidentale d'Afrique, se bornait presque exclusivement à l'infâme traite des noirs, qui se faisait alors impunément et avait commencé la fortune de Liverpool. La Chine et l'Indo-Chine dans l'extrême Orient, n'étaient encore qu'entr'ouvertes au commerce européen, et, bien que d'intrépides marins parcourussent déjà les mers du Sud, dans un but d'exploration, il n'y avait encore en Australie aucun établissement colonial, pour alimenter le trafic. En général, la contrebande maritime avait, au dernier siècle,

une importance comparable à celle qu'elle n'a ultérieurement conservée que dans le trafic organisé par les Anglais, à Gibraltar, avec les côtes de la péninsule hispanique. Elle infestait alors les rivages de l'Angleterre et de l'Écosse, et y ramenait continuellement ces émouvantes scènes que Walter Scott a retracées, de main de maître, dans *Redgauntlet* et *Guy Mannering*.

Voici comment, dans ces circonstances, notre commerce propre se répartissait entre les différents pays, vers la fin de cette période, à la veille de la révolution:

RÉPARTITION PAR PAYS DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE EN 1787.

	A l'importation.	A l'exportation.	Au total.
		Milliers de francs.	
Colonies françaises	243,293	95,509	338,802
Italie	57,432	44,831	102,263
Angleterre	49,440	34,201	83,641
Villes anséatiques	11,419	60,195	71,614
Espagne	30,339	40,161	70,500
Autriche (y compris la Belgique)	34,852	34,814	69,666
Levant et Barbarie	37,725	20,845	58,570
Hollande	24,195	33,572	57,767
Petits États d'Allemagne	8,836	22,464	31,300
Suisse	7,472	20,531	28,003
États scandinaves	13,301	11,377	24,678
États-Unis	14,106	2,051	16,157
Russie	6,548	6,630	13,178
Portugal	9,086	3,935	13,021
Prusse	3,007	9,008	12,015
Totaux	551,051	440,124	991,175

Le commerce avec nos colonies, supprimé par la guerre maritime avec l'Angleterre, avait, par suite du renchérissement extraordinaire des denrées coloniales, atteint son maximum de 421,047,000 fr. pour les importations en France, en 1792, et, à la veille de l'explosion de la guerre avec les Anglais, son maximum de 100,168,000 fr. pour les exportations de France, en 1788.

On voit par ces chiffres officiels que, sous l'ancienne monarchie française, notre commerce colonial, alimenté par la riche production de nos colonies à culture, et notamment par celle de Saint-Domingue, avait beaucoup plus d'importance qu'il n'en a recouvré, depuis la perte et la ruine de cette magnifique possession. Nos échanges avec ces colonies formaient plus du tiers de l'ensemble de notre commerce. Il est vrai qu'elles étaient alors, avec les États-Unis, les ports

asiatiques de l'empire turc et l'Afrique septentrionale, les seuls pays hors d'Europe accessibles à notre commerce maritime. Les rapports avec les pays d'Europe, indiqués par la situation géographique, se rapprochaient davantage de leur aspect actuel. S'ils étaient relativement beaucoup moins développés avec l'Angleterre et la Russie, en revanche, ils l'étaient bien davantage avec la Hollande, et surtout avec les villes anséatiques, notre plus fort débouché de l'époque après les colonies, ainsi qu'avec l'Italie, que le chiffre de ses échanges avec la France plaçait même au premier rang, dans cet horizon d'affaires.

Les guerres de la République et de l'Empire interrompirent ou modifièrent complétement les relations antérieures. Tandis que la lutte maritime avec l'Angleterre rendait cette puissance maîtresse presque absolue des mers, et lui donnait le monopole de la grande navigation, les luttes continentales eurent pour effet d'englober, successivement, dans les limites de la domination française une grande partie des pays limitrophes, les provinces allemandes de la rive gauche du Rhin, la Belgique, la Hollande, une moitié de l'Italie, et finalement, jusqu'aux villes anséatiques. L'extension de la ligne des douanes françaises suivit cet élargissement du territoire de l'Empire, qui ne rentra dans les frontières de l'ancienne monarchie qu'après les revers qui suivirent la malheureuse campagne de Russie. Les données que nous avons sur le mouvement des échanges de la France avec les pays étrangers, durant cette période, ne sauraient donc plus offrir aucun intérêt comme éléments de comparaison.

Il n'en est pas de même pour l'Angleterre, dont le développement commercial a suivi, depuis la fin du dix-septième siècle, une marche constamment progressive, la guerre, loin de l'interrompre, n'ayant fait que l'activer de plus en plus et le porter même finalement à son apogée, grâce à la fixité du but et à la persévérance d'une politique qui plaçait toute son ambition dans la conquête et le maintien de la suprématie maritime. Aussi convient-il, pour bien faire ressortir, dès l'origine, le mouvement de progrès des relations extérieures de ce pays, de remonter jusqu'à 1697, année de la paix de Ryswick, dont nous mettrons les résultats commerciaux en regard de ceux des années 1783 et 1815, qui marquent toutes les deux dans l'histoire du commerce international, l'une, comme celle de la reconnaissance

des États-Unis par leur ancienne métropole, l'autre, comme la date bien plus mémorable encore du rétablissement d'une paix générale et durable, telle que le monde n'en avait jamais connu.

Les chiffres de ce rapprochement sont empruntés au tableau déjà cité de César Moreau.

PROGRÈS DU COMMERCE DE LA GRANDE-BRETAGNE AVEC LES DIFFÉRENTS PAYS.

	Valeurs officielles en livres sterling.					
	Importations.			Exportations.		
	1697.	1783.	1815.	1697.	1783	1815.
Russie et mer Noire	64,190	1,320,767	2,305,201	2	219,860	1,201,166
Nord . Scandinavie	63,350	131,202	258,387	79,523	181,808	665,916
Nord . Duchés danois	150,314	139,937	230,619	40,767	66,656	596,819
Prusse	151,899	830,427	374,173	126,226	152,800	1,097,258
Autres États d'Allemagne	242,242	684,110	599,742	331,060	1,259,753	8,092,134
Pays-Bas	552,484	1,597,853	1,248,482	1,671,895	1,783,948	8,206,499
France[1]	?	87,119	743,109	?	101,167	1,441,645
Portugal et îles	89,395	325,854	638,823	132,051	617,977	2,111,268
Espagne et îles	360,898	426,848	835,094	183,985	609,305	810,174
Gibraltar, Malte et îles Ioniennes, depuis 1801 et 1811	•	56	199,857	87,585	195,391	2,626,072
Italie et Autriche	100,967	326,902	553,369	44,782	483,579	1,863,688
Levant et Égypte	338,063	48,983	273,725	45,572	42,666	218,435
Europe et Levant en général	2,213,802	5,920,058	8,260,886	2,743,468	5,674,910	28,931,081
Asie et Australie	262,837	1,301,495	8,042,292	67,094	701,473	2,093,464
Afrique, Barbarie, etc., sans l'Égypte	6,615	47,860	325,045	13,435	787,563	392,956
Amérique	618,679	3,241,062	14,637,475	307,922	3,593,890	25,737,285
Provinces de l'Amérique du Nord	11,379	149,971	368,873	22,950	732,310	3,098,617
États-Unis	280,744	170,241	2,370,288	141,551	1,003,120	11,936,501
Indes occidentales anglaises	326,556	2,891,805	8,527,019	143,421	1,796,982	6,915,989
Indes occidentales étrangères[2]	•	29,045	3,371,292	•	61,478	3,786,175
Pêche de la baleine	•	37,148	317,277	•	•	•

Il résulte de l'examen de ces chiffres que la Grande-Bretagne n'avait, jusque vers l'époque de la Révolution de 1789, une supériorité marquée sur la France, que dans les relations avec la Russie, la Prusse,

1. Voici quels étaient les chiffres du commerce de la Grande-Bretagne avec la France en 1802, pendant la courte paix d'Amiens, et en 1814, lors de la première Restauration, en valeurs officielles :

	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.
1802	424,434	2,390,103 l. st.
1814	718,161	2,224,677 —

2. Y compris l'Amérique espagnole et le Brésil, depuis 1807.

la Hollande, le Portugal, qui lui était inféodé depuis le traité de Méthuen, les États-Unis, les Indes orientales, depuis son triomphe dans la lutte de rivalité qu'elle y avait engagée contre nous, et l'extrême Orient; tandis que notre commerce primait le sien dans la majeure partie de l'Allemagne et les autres pays limitrophes de la France, en Espagne et en Italie surtout, ainsi que dans les Échelles du Levant. Ses colonies d'Amérique et des Indes occidentales même, quelque importantes qu'elles fussent, étaient loin de fournir à l'Angleterre ce que les Antilles françaises fournissaient, en denrées coloniales, à la France. La Jamaïque ne valait pas Saint-Domingue. Cependant, le débouché que les Anglais avaient trouvé, pour leurs propres produits, dans le monde colonial, était dès lors plus large que celui sur lequel nous pouvions y compter nous-mêmes.

Mais, avec les guerres de la République et de l'Empire, tous les rapports changent complétement. Les Anglais se substituent non-seulement au commerce maritime de la France et de ses alliés, mais en excluent même les tiers, parmi lesquels le pavillon des États-Unis ose seul encore leur tenir tête. Si le blocus continental leur ferme les ports de tous les pays occupés par la France, la contrebande et les licences que le gouvernement impérial est lui-même obligé d'accorder exceptionnellement, pour le trafic des pays de sa domination avec les îles Britanniques, leur permet néanmoins d'éluder ou faire fléchir, dans bien des cas, les rigueurs du blocus et, lors des revers de nos armes, les produits britanniques, dont l'exportation atteint, en 1814, le chiffre énorme de 35,270,495 liv. st., pour les pays d'Europe et du Levant seuls, inondent l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Italie, l'Espagne et le Portugal. En 1815, le commerce britannique a partout la supériorité, en Europe comme dans les autres parties du monde, où le monopole de l'exploitation des marchés de l'Amérique et des Indes lui appartient presque exclusivement.

§ 8. Développement et répartition du commerce extérieur de l'Angleterre et de la France depuis la paix générale.

La paix générale replaça le commerce maritime dans le domaine commun et fit renaître une concurrence que l'état de guerre avait presque entièrement éteinte. L'Angleterre se vit confirmée, par les

traités, dans la possession d'une partie des colonies qu'elle avait enlevées par la force à ses adversaires; cependant, la Hollande obtint la restitution de celles qu'elle avait perdues dans l'archipel Indien; la France et les autres États maritimes du continent retrouvèrent l'emploi de leurs pavillons, et la Grande-Bretagne, n'ayant plus de prétexte pour s'arroger la suprématie et la police des mers, dut se contenter d'une prépondérance, très-solidement établie d'ailleurs. Le théâtre des opérations du commerce maritime ne s'était pas précisément élargi, mais les obstacles, qui les entravaient, disparurent peu à peu et les marchés lointains devinrent de plus en plus accessibles. Le Brésil et les provinces du continent de l'Amérique espagnole, qui ne s'étaient ouverts qu'à l'Angleterre, en 1807, après l'occupation de la péninsule ibérique par nos troupes, s'ouvrirent à tous les peuples, quand le Brésil se fut séparé de sa métropole et que la seconde révolution d'Amérique, en amenant le complet affranchissement du Nouveau-Monde, depuis les États-Unis jusqu'au Rio de la Plata, eut irrévocablement déterminé la chute du système colonial, dans les dix années qui suivirent la Restauration. Sur le continent européen, la scission qui eut lieu, en 1830, entre la Hollande et la Belgique, et la création du Zollverein, qui fit tomber successivement, à partir de 1834, les barrières de douane entre les petits États de l'Allemagne, ne se montrèrent pas moins favorables au développement des relations de voisinage, entre les pays de l'Europe centrale. Dans la Méditerranée, l'affranchissement de la Grèce marqua l'avénement d'une nouvelle marine marchande très-active, l'affaiblissement de la Porte ne lui permit plus d'interdire les communications avec la mer Noire, désormais ouverte à tous les pavillons, et la conquête de l'Algérie par la France fit évanouir complétement le fantôme de la piraterie, dont elle éteignait le foyer principal. En même temps, la colonisation fit d'immenses progrès dans toutes les parties du monde, dans les pays de travail libre surtout, notamment aux États-Unis, au Canada et en Australie, mais aussi dans les colonies à esclaves ou à travail forcé, comme à Cuba, au Brésil, au Chili, à Java, à Ceylan, etc., malgré la répression de la traite, contre laquelle l'esprit philanthropique du siècle prononça une condamnation absolue et fit adopter des mesures sévères, mais qui n'ont que partiellement atteint leur

but. Cependant, il faut reconnaître que les Antilles anglaises, jusqu'en 1854[1], et même les Antilles françaises, ont beaucoup souffert de l'abolition de l'esclavage, et en partie perdu, avec cet élément de travail, la haute prospérité dont elles jouissaient au dernier siècle. Celle de Saint-Domingue s'est encore moins relevée. En revanche, le commerce des Indes orientales, depuis que le monopole en a été retiré aux compagnies qui le possédaient, a pris un développement extraordinaire, de même que les relations européennes avec la Chine, que l'Angleterre et la France ont forcée, les armes à la main, de renoncer à son système d'isolement et de séquestration.

Afin de donner la mesure des progrès qui ont eu lieu, dans l'échange des marchandises avec tous les pays, sous l'influence de ces heureux changements, parmi lesquels nous avons cru pouvoir nous dispenser de mentionner encore une fois la révolution peut-être la plus importante, celle qu'ont opérée les chemins de fer et la navigation à vapeur, nous allons dérouler aux yeux du lecteur, pour la France d'abord, les tableaux de répartition de son commerce extérieur, dans cette phase nouvelle, en mettant en regard des chiffres de la période 1847-1862 ceux de 1827. Cette année nous le présente vers la fin de la Restauration, 1847, à la veille de la chute du gouvernement de Juillet, et 1860, au maximum de son épanouissement, avant qu'il eût subi la réaction de la terrible crise politique et militaire qui plane encore, en ce moment, sur les États-Unis.

On observera que, dans les tableaux qui vont suivre, les valeurs officielles de 1827, année de l'adoption de celles-ci, sont aussi par le fait des valeurs réelles.

---

1. Mais elles se relèvent aujourd'hui (voir p. 386), comme on peut aussi l'espérer des nôtres, avec un plus facile recrutement de bras, pour le travail des plantations.

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE.

RÉPARTITION

DU MOUVEMENT GÉNÉRAL DES MARCHANDISES

PAR PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.

1° IMPORTATI[…]

COMMERCE GÉNÉR[…]

PAYS DE PROVENANCE.		1827.	1847.	1848.	1849.
Nord et centre de l'Europe.	Angleterre	21.0	107.2	50.1	95.3
	Russie [1]	13.7	102.2	30.0	29.4
	Suède	10.3	7.7	4.1	5.1
	Norwége		17.8	7.3	11.4
	Danemark	0.4	4.0	0.3	0.2
	Association commerciale allemande	43.2	70.9	37 2	48.8
	Hanovre		0.2	0.1	0.0
	Mecklembourg-Schwérin		2.5	0.0	0.0
	Villes anséatiques	6.4	14.0	3.2	7.0
	Pays-Bas	80.8	23.8	16.9	30.2
	Belgique		149.2	94.5	137.4
	Suisse	17.2	101.0	80.4	103.6
Midi de l'Europe, Levant et Méditerranée en général.	Portugal	1.2	2.6	1.5	2.8
	Espagne	31.7	50.0	29.2	33.4
	Autriche	34.2	10.5	8.1	6.6
	États sardes et Monaco	52.9	88.0	55.5	89.6
	Toscane et Lucques	9.3	13.4	7.5	11.8
	États romains		4.1	2.4	2.7
	Deux-Siciles	10.6	33.3	14.9	22.5
	Grèce	14.2	1.0	0.8	1.2
	Turquie		95.9	19.3	51.1
	Égypte	9.1	15 6	5.7	8.0
	États barbaresques	7.1	9.4	8.0	12.5
Côtes et îles occid. et orient. d'Afrique.	Côte occidentale d'Afrique	0.0	6.0	4.7	4.2
	Ile Maurice et Cap de Bonne-Espérance	1.9	0.0	0.0	0.1
	Autres pays d'Afrique	0.0	0.1	0.0	0.6
Asie et Océanie.	Indes . anglaises	9.5	23.8	15.3	20.0
	Indes . hollandaises	1.8	6.4	4.4	6.4
	Philippines	3.4	2.2	1.2	0.6
	Chine, Indo-Chine, Australie et Océanie		2.2	4.6	0 5
Amérique et Indes occidentales.	États-Unis d'Amérique	72.5	137.6	71.9	127.1
	Mexique	5.4	1.4	2.6	3.1
	Amérique centrale	1.7	0.8	0.3	0.5
	Nouvelle-Grenade		1.1	0.6	0 7
	Venezuela		2.7	1.5	3.1
	Brésil	13.2	18.9	13.7	19.0
	Uruguay	0.3	12.6	9.4	3.0
	Rio-de-la-Plata		0.5	1.7	10.1
	Équateur	»	0.2	1.2	0.9
	Pérou	3.9	1.8	3.4	1.8
	Bolivie		0.0	0.1	0.0
	Chili	1.2	5.8	6.3	2.1
	Haïti	7.5	10.4	6.1	7.2
	Possessions . . espagnoles	8.9	25.4	19.3	22.0
	Possessions . . anglaises	0.1	0.0	0.0	0.0
	Possessions . . danoises	2.4	0.2	0.3	0.3
	Possessions . . hollandaises	0.0	0.0	0.0	0.0
Possessions et colonies françaises.	Ile de la Réunion	10.9	20.7	12.5	15.8
	Guyane française	2.5	2.8	1.9	1.3
	Martinique	20.9	22.6	10.9	13.3
	Guadeloupe	21.1	27.2	10.7	13.0
	Algérie	»	4.5	3.8	9.6
	Sénégal	2.2	5.2	3.0	5.0
	Sainte-Marie-de-Madagascar, Mayotte, etc.	0.0	0.0	0.0	0.0
	Inde française	4.2	11.9	4.0	3.0
	Saint-Pierre et Miquelon et Grande-Pêche	6.5	10.7	15.1	15.8
Épaves et sauvetages		0.2	0.4	0.8	0.1
	TOTAUX	565.8	1,290.3	708.3	1,021.3
1. A savoir :	Ports du nord	»	23.6	10.0	21.0
	Ports du midi	»	78.5	20.0	8.4

'RANCE.

urs réelles en millions de francs.)

1.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
.3	133.3	146.7	201.5	357.8	433.1	425.3	370.5	406.7	454.2	555.1	656.1
.9	48.0	97.3	58.9	2.9	133.9	94.3	83.2	64.3	77.9	163.2	94.8
.3	7.7	7.9	17.7	8.4	10.5	15.5	14.7	19.1	20.5	24.1	23.0
.4	16.1	22.4	19.2	17.3	20.9	23.8	21.7	25.8	31.7	34.5	27.8
.6	1.0	2.0	1.3	0.8	0.6	1.2	0.4	0.4	1.4	3.7	0.5
.7	67.3	87.5	103.7	152.6	177.2	281.8	200.8	219.9	256.2	282.3	220.8
.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.1	0.3	0.0	0.0	0.1	0.2	
.0	0.0	0.4	0.2	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.1	0.2	0.0
.1	7.7	11.1	7.0	12.0	15.2	29.2	14.7	21.2	21.4	25.5	14.4
.6	25.4	33.6	34.0	38.2	37.4	42.3	39.4	49.1	44.0	36.7	49.5
.4	221.0	268.0	267.6	296.8	329.6	227.6	192.8	203.7	228.0	276.2	321.3
.4	137.6	199.8	221.6	197.0	241.5	199.4	188.3	261.3	236.8	203.5	238.8
.0	2.4	3.1	4.3	4.9	5.4	3.9	5.0	6.1	6.6	8.0	10.0
.4	47.7	63.3	88.2	123.6	129.5	132.0	67.0	77.2	93.9	91.2	71.7
.3	12.8	6.8	6.7	12.1	21.4	24.2	13.7	13.4	15.5	21.5	34.4
.1	108.3	118.3	117.6	126.6	145.5	125.2	119.5	104.0	138.2		
.5	16.7	25.2	16.0	20.5	23.4	25.6	21.5	20.9	18.1	206.5	229.3
.6	2.9	2.8	2.6	3.4	5.4	5.3	9.4	6.2	5.3		
.2	36.0	37.8	24.3	37.3	76.3	46.0	47.8	42.8	49.1		
.0	2.1	3.0	3.3	7.6	6.2	3.5	4.5	4.4	5.5	3.4	3.9
.1	60.8	75.2	60.2	93.7	131.9	142.0	92.7	111.4	143.5	143.4	177.2
.6	15.0	18.5	17.4	29.5	48.4	38.3	15.1	21.4	23.7	39.7	45.5
.7	12.5	12.0	8.6	24.2	19.7	19.4	12.9	13.8	25.3	17.7	17.4
.4	7.7	7.9	9.2	8.6	11.9	12.6	11.1	8.4	10.2	11.3	16.0
.1	0.0	0.1	0.6	8.6	9.2	18.1	11.5	18.1	20.8	13.4	19.4
.8	2.1	1.7	2.2	2.6	3.9	2.7	2.5	1.7	1.5	1.5	2.5
.1	36.1	41.2	52.5	52.9	84.9	104.4	70.6	60.7	57.0	61.8	74.5
.1	6.6	9.3	10.6	7.2	13.0	19.7	9.2	14.4	9.8	19.1	6.3
.2	1.8	1.9	1.2	1.3	2.4	1.8	0.8	2.8	0.9	1.9	1.9
.3	1.0	1.7	2.7	3.3	5.7	5.8	8.9	5.3	2.8	2.7	7.2
.9	155.5	170.8	191.5	202.4	273.9	233.8	213.6	219.8	262.8	393.0	92.5
.3	4.0	4.6	4.0	4.3	5.8	5.2	5.8	4.2	4.4	4.4	3.9
.3	0.7	0.1	1.2	0.7	1.7	4.2	2.4	3.0	0.4	1.5	0.7
.0	1.5	1.5	1.1	0.4	1.4	1.4	1.3	1.0	2.1	1.0	1.1
.8	4.9	4.8	6.5	6.5	5.3	8.1	6.3	6.8	8.8	8.3	9.3
.3	24.9	27.2	28.0	46.1	39.6	46.1	31.7	53.5	54.6	75.1	89.6
.9	6.8	7.1	6.0	5.4	8.0	9.3	8.8	12.2	20.2	17.4	27.7
.3	10.0	9.4	10.4	15.9	16.7	21.1	22.7	30.7	41.2	36.7	33.8
.2	0.5	0.3	0.3	0.4	1.4	1.1	0.3	2.0	0.1	0.8	1.4
.0	6.1	7.6	7.9	7.4	20.3	34.9	34.2	15.4	17.0	15.7	16.4
.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.2	0.0	0.0
.0	1.2	1.0	4.3	6.2	7.3	6.5	7.9	6.7	8.8	8.7	9.2
.7	11.7	9.5	10.1	13.3	12.3	21.9	12.6	14.5	20.2	19.4	28.0
.8	21.9	24.4	29.2	40.5	32.4	31.3	18.9	32.0	31.3	56.1	59.2
.0	0.1	0.4	0.3	0.4	0.3	0.4	0.3	0.3	1.3	2.5	1.9
.0	0.0	0.3	0.1	0.5	0.3	0.7	0.1	0.1	0.1	0.1	0.7
.6	0.0	0.0	0.0	0.3	0.1	0.2	0.3	0.0	0.0	0.0	0.2
.4	22.5	21.7	29.9	32.8	43.6	56.2	34.4	39.0	41.8	48.3	35.5
.0	1.3	1.5	1.2	1.1	1.3	1.2	0.7	0.7	1.1	0.9	0.9
.5	19.5	16.6	19.0	19.9	27.9	27.6	20.3	20.6	25.7	22.5	22.2
.6	13.3	10.8	17.1	18.5	20.0	19.6	18.8	18.2	22.0	18.9	21.9
.6	18.3	28.9	49.4	54.8	40.3	34.3	29.1	36.5	59.6	63.3	41.5
.5	5.7	7.3	6.9	6.6	6.4	8.1	9.2	9.5	6.3	6.8	8.1
.0	0.1	0.2	0.4	0.3	0.2	0.6	0.4	0.5	0.6	1.2	1.2
.0	9.5	17.1	10.4	7.3	9.7	20.7	15.7	6.1	9.5	15.0	11.5
.8	14.3	15.8	18.9	15.4	19.7	20.2	18.0	15.5	16.7	17.2	16.0
.1	0.1	0.3	0.2	0.6	0.2	0.8	0.3	1.3	0.5	2.3	0.6
.8	1,392.0	1,695.7	1,805.4	2,159.7	2,740.2	2,689.1	2,164.4	2,354.8	2,657.3	3,085.4	2,899.2
.9	31.3	26.2	2.6	•	105.3	37.6	31.9	23.7	41.6	37.0	27.1
.0	16.7	71.1	56.3	2.9	28.6	56.7	51.3	40.6	36.3	126.1	67.7

IMPORTATIO[N]

COMMERCE SPÉCIAL (mise en consommatio[n]

PAYS DE PROVENANCE.		1827.	1847.	1848.	1849.	18[illegible]
Nord et centre de l'Europe.	Angleterre	13.6	72.4	30.9	60.3	[illegible]
	Russie[1]	12.2	102.5	31.6	22.5	[illegible]
	Suède	10.0	7.3	2.9	4.6	[illegible]
	Norvége		17.8	7.1	11.4	[illegible]
	Danemark	0.3	3.9	0.3	0.1	[illegible]
	Association commerciale allemande		52.7	23.0	32.3	[illegible]
	Hanovre	40.0	0.2	0.1	0.0	[illegible]
	Mecklembourg-Schwérin		2.6	0.0	0.0	[illegible]
	Villes anséatiques	4.5	10.0	2.0	3.8	[illegible]
	Pays-Bas	75.0	11.4	7.3	17.4	[illegible]
	Belgique		111.4	74.2	103.0	[illegible]
	Suisse	12.6	26.5	13.4	22.1	[illegible]
Midi de l'Europe, Levant et Méditerranée en général.	Portugal	0.8	1.8	0.8	1.9	[illegible]
	Espagne	31.7	37.4	18.8	23.6	[illegible]
	Autriche	5.9	8.0	7.1	6.0	[illegible]
	États sardes et Monaco	43.0	77.7	39.4	69.4	[illegible]
	Toscane et Lucques	6.0	11.0	6.0	8.0	[illegible]
	États romains		3.6	2.2	2.2	[illegible]
	Deux-Siciles	7.2	28.2	10.5	17.9	[illegible]
	Grèce	13.2	1.0	0.5	0.8	[illegible]
	Turquie		72.4	17.6	31.1	[illegible]
	Égypte	5.3	11.9	5.1	5.3	[illegible]
	États barbaresques	6.2	8.4	5.9	10.1	[illegible]
Côtes et îles occid. et orient. d'Afrique.	Côte occidentale d'Afrique	0.0	5.0	3.7	4.5	[illegible]
	Ile Maurice et Cap de Bonne-Espérance	0.3	0.0	0.0	0.1	[illegible]
	Autres pays d'Afrique	0.0	0.0	0.1	0.1	[illegible]
Asie et Océanie.	Indes anglaises	8.3	17.4	17.7	20.1	[illegible]
	Indes hollandaises	1.1	5.5	3.9	5.2	[illegible]
	Philippines	1.4	1.9	0.6	1.0	[illegible]
	Chine, Indo-Chine, Australie et Océanie		1.5	1.4	2.3	[illegible]
Amérique et Indes occidentales.	États-Unis d'Amérique	53.2	110.4	57.0	105.8	[illegible]
	Mexique	2.1	1.9	1.0	2.3	[illegible]
	Amérique centrale		0.6	0.2	0.6	[illegible]
	Nouvelle-Grenade	1.1	0.8	0.3	0.6	[illegible]
	Venezuela		2.2	1.5	2.6	[illegible]
	Brésil	7.8	7.7	5.8	9.8	[illegible]
	Uruguay	0.5	8.6	5.6	3.6	[illegible]
	Rio-de-la-Plata		0.2	0.5	6.1	[illegible]
	Équateur	•	0.1	0.4	0.4	[illegible]
	Pérou	1.5	1.4	2.3	2.3	[illegible]
	Bolivie		0.0	0.1	0.0	[illegible]
	Chili	0.9	5.3	4.9	3.6	[illegible]
	Haïti	4.2	6.4	3.7	6.7	[illegible]
	Possessions espagnoles	2.4	16.0	7.4	11.9	[illegible]
	Possessions anglaises	0.0	0.0	0.0	0.0	[illegible]
	Possessions danoises	0.9	0.1	0.1	0.4	[illegible]
	Possessions hollandaises	0.0	0.0	0.0	0.0	[illegible]
Possessions et colonies françaises.	Ile de la Réunion	8.0	19.3	9.1	17.3	[illegible]
	Guyane française	0.9	1.7	1.0	1.5	[illegible]
	Martinique	17.6	18.2	8 6	14.2	[illegible]
	Guadeloupe	18.4	23.7	8.0	14.9	[illegible]
	Algérie	•	2.3	2.9	8 8	[illegible]
	Sénégal	1.5	3.9	2.4	4.5	[illegible]
	Sainte-Marie-de-Madagascar, Mayotte, etc.	0.0	0.0	0.0	0.0	[illegible]
	Inde française	4.1	2.9	1.8	3.2	[illegible]
	Saint-Pierre et Miquelon et Grande-Pêche	6.5	10.6	15.2	15.8	[illegible]
Épaves et sauvetages		0.1	0.2	0.4	0.1	[illegible]
TOTAUX		414.1	955.9	474.3	724.1	[illegible]
1. A savoir :	Ports du nord	•	24.0	9.0	17.0	[illegible]
	Ports du midi	•	78.5	22.6	5.5	[illegible]

…FRANCE.

(…urs réelles en millions de francs.)

…1.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
.1	93.7	105.8	149.0	278.2	336.5	321.6	261.6	278.2	308.4	438.1	525.7
.3	29.6	67.1	58.4	3.1	95.0	60.9	64.6	54.6	59.4	155.1	72.9
.7	7.0	7.7	6.7	8.0	9.7	13.1	14.5	16.8	18.0	22.4	19.6
.4	16.0	22.4	19.1	17.1	21.1	23.5	21.3	25.8	31.4	34.3	27.8
.5	0.9	2.0	1.4	0.6	0.6	1.0	0.5	0.4	0.9	3.4	0.5
.1	48.3	69.9	75.7	108.1	110.3	120.7	94.3	106.8	117.0	171.9	129.7
.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.2	0.0	0.0	0.1	0.1	
.0	0.0	0.4	0.1	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0
.0	6.1	9.7	6.1	10.2	10.9	23.5	10.9	17.1	16.8	21.7	11.0
.8	17.2	24.4	25.8	30.1	28.3	33.6	32.8	40.0	31.4	30.1	30.4
.6	137.4	165.9	167.8	197.3	203.7	176.4	148.9	160.2	177.1	223.7	259.3
.1	31.1	43.2	40.4	48.6	59.0	46.2	43.9	52.3	54.5	59.0	58.6
.4	1.6	2.2	3.5	4.0	5.1	3.0	4.5	4.5	5.7	6.7	8.1
.7	29.8	41.6	64.9	95.2	107.4	105.7	49.4	54.3	68.7	72.5	55.0
.7	12.9	5.9	6.2	11.0	20.4	20.6	12.1	12.2	14.6	20.1	30.8
.4	100.0	106.0	102.3	114.7	128.8	100.9	104.6	83.3	118.5		
9.7	11.7	19.9	11.9	16.4	18.9	20.2	16.5	16.7	13.1		
.2	2.2	2.2	1.8	2.5	4.1	4.9	7.4	5.5	3.6	180.3	193.7
.9	25.5	31.3	20.7	31.2	66.3	39.9	39.0	34.9	38.1		
0.7	1.3	3.8	1.6	5.5	5.6	5.1	5.2	3.8	5.6	2.9	3.0
.5	47.3	57.5	47.0	62.2	109.9	104.0	72.2	80.3	108.6	112.2	139.4
.7	11.0	11.7	13.3	20.0	41.0	29.6	10.8	16.1	17.1	33.8	37.8
7.4	10.7	7.0	7.8	17.7	17.9	14.9	9.5	12.3	21.9	17.8	17.4
4.6	6.0	9.1	8.4	7.3	10.5	11.7	10.0	7.8	9.8	10.5	15.2
0.0	0.1	0.1	0.6	6.6	8.1	14.2	11.5	16.6	16.5	11.7	18.8
0.4	1.2	1.4	1.7	2.8	2.6	1.6	1.4	1.9	1.1	1.2	1.6
7.2	34.1	34.7	48.3	50.9	64.3	75.2	66.9	60.6	61.0	58.4	74.1
4.8	5.8	7.4	9.6	7.4	9.1	14.2	11.4	11.7	9.4	19.1	6.1
1.5	1.8	1.4	0.6	1.3	1.8	1.1	1.3	1.3	1.8	1.4	1.6
1.1	1.6	1.1	1.5	2.4	3.3	5.2	5.3	3.3	2.0	2.5	7.4
.9	136.0	149.9	166.3	176.1	222.8	188.7	177.6	198.5	239.7	362.6	96.2
2.3	4.1	3.7	2.8	3.9	3.4	3.3	15.0	4.1	4.2	4.1	3.6
.2	0.5	0.2	0.4	1.2	1.1	2.2	2.9	2.4	1.1	1.2	0.7
.5	1.2	1.7	1.0	0.7	1.4	1.2	1.2	1.1	1.5	1.0	1.0
2.7	3.6	4.1	4.6	5.8	3.7	4.5	4.6	4.8	5.3	7.3	6.4
12.3	14.9	16.3	17.7	25.0	21.6	23.1	18.2	30.1	23.2	32.1	45.5
9.9	3.0	4.1	4.0	4.4	5.1	4.8	5.2	8.0	11.4	13.7	24.6
6.5	7.4	5.7	6.8	10.0	13.4	13.2	17.2	22.4	35.6	33.7	31.5
0.3	0.2	0.2	0.1	0.5	1.2	0.4	0.2	0.4	0.3	0.4	0.6
4.9	6.1	7.4	6.5	7.8	16.3	27.4	22.5	17.5	18.3	17.0	22.1
0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.2	0.0	0.0
1.3	1.1	0.9	4.2	4.6	8.7	6.1	7.9	7.2	9.5	9.3	8.5
6.8	10.0	9.0	8.6	10.9	9.6	13.5	12.4	15.0	16.1	18.3	21.1
14.7	16.7	18.1	20.6	28.9	21.8	23.3	11.7	17.9	16.6	48.2	43.8
0.0	0.0	0.1	0.2	0.2	0.2	0.3	0.4	0.4	0.9	1.5	1.4
0.0	0.1	0.3	0.1	0.2	0.2	0.4	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1
0.0	0.2	0.0	0.0	0.2	0.1	0.2	0.2	0.1	0.0	0.0	0.1
12.2	21.3	23.7	29.8	33.5	42.0	55.1	36.2	35.0	41.6	45.6	33.5
0.7	0.8	0.7	0.8	0.5	0.6	0.6	0.4	0.4	1.0	0.9	0.8
14.3	16.3	16.4	20.5	20.9	26.3	22.9	22.4	16.7	24.4	21.9	20.8
10.3	11.6	11.1	16.5	17.0	20.4	16.1	19.2	13.5	21.4	15.8	20.1
16.3	17.8	27.9	45.7	53.4	39.2	30.6	28.6	34.2	58.3	61.1	40.8
3.4	3.9	5.5	5.1	5.5	5.1	6.0	6.5	7.0	8.6	6.2	7.5
0.0	0.0	0.1	0.3	0.4	0.2	0.4	0.4	0.3	0.6	1.0	1.2
2.2	6.3	10.2	7.6	6.2	5.2	15.2	11.1	7.8	8.3	10.7	4.9
12.8	14.3	15.8	18.9	15.3	19.7	20.1	18.0	15.4	16.6	17.1	15.9
0.1	0.1	0.2	0.2	0.5	0.2	0.3	0.2	0.4	0.4	0.3	0.4
765.1	989.4	1,196.1	1,291.6	1,594.1	1,989.8	1,872.9	1,562.8	1,640.7	1,897.3	2,442.3	2,198.6
16.9	25.5	24.6	8.7	0.9	75.5	32.6	34.3	21.8	34.5	40.3	26.7
1.3	4.1	42.5	49.6	2.2	19.5	28.3	30.3	32.8	24.9	114.8	46.2

2° EXPORTATIO[N]

COMMERCE GÉNÉRA[L]

PAYS DE DESTINATION.		1827.	1847.	1848.	1849.
Nord et centre de l'Europe.	Angleterre	107.7	155.3	218.7	253.6
	Russie [1]	9.2	20.0	17.4	22.3
	Suède	2.9	1.0	1.1	1.9
	Norvége		1.8	1.2	2.5
	Danemark	1.3	1.8	2.3	2.0
	Association commerciale allemande	38.1	58.9	36.9	47.3
	Hanovre		0.2	0.3	0.3
	Mecklembourg-Schwérin		0.3	0.2	0.2
	Villes anséatiques	12.9	22.7	14.1	18.4
	Pays-Bas	50.0	14.2	8.4	16.7
	Belgique		60.9	59.4	90.0
	Suisse	36.6	79.6	72.2	89.3
Midi de l'Europe, Levant et Méditerranée en général.	Portugal	2.7	2.4	2.7	4.4
	Espagne	54.5	70.3	55.9	72.1
	Autriche	5.7	12.2	4.0	7.9
	États sardes et Monaco	37.3	59.6	53.3	64.9
	Toscane et Lucques	8.3	17.6	15.1	19.6
	États romains		4.3	3.8	5.7
	Deux-Siciles	8.0	16.7	10.3	19.1
	Grèce	10.9	2.8	2.7	3.3
	Turquie		21.5	20.7	[illegible]
	Égypte	3.1	5.8	5.0	7.6
	États barbaresques	4.1	3.1	2.9	4.3
Côtes et îles occid. et orient. d'Afrique.	Côte occidentale d'Afrique	0.0	2.4	1.6	1.6
	Ile Maurice et Cap de Bonne-Espérance	2.4	5.5	2.7	3.1
	Autres pays d'Afrique	0.0	0.2	0.1	0.2
Asie et Océanie.	Indes anglaises	5.2	3.6	2.3	3.4
	Indes hollandaises	0.4	0.9	0.7	1.0
	Philippines	2.7	0.5	0.0	0.1
	Chine, Indo-Chine, Australie et Océanie		0.8	0.2	0.7
Amérique et Indes occidentales.	États-Unis d'Amérique	80.8	185.7	165.5	[illegible]
	Mexique	14.9	2.9	13.9	29.0
	Amérique centrale	2.5	0.1	0.6	0.1
	Nouvelle-Grenade		3.1	1.9	3.5
	Venezuela		2.6	1.2	[illegible]
	Brésil	11.4	28.8	20.4	[illegible]
	Uruguay	1.1	8.6	3.5	[illegible]
	Rio-de-la-Plata		1.0	2.6	17.4
	Équateur	»	0.3	0.1	[illegible]
	Pérou	6.8	6.3	7.4	[illegible]
	Bolivie		0.1	0.4	0.1
	Chili	1.4	9.7	8.7	18.5
	Haïti	9.5	4.9	1.1	1.9
	Possessions espagnoles	9.0	14.8	8.4	15.3
	Possessions anglaises	0.1	0.3	0.2	1.0
	Possessions danoises	1.9	4.6	1.6	[illegible]
	Possessions hollandaises	0.0	0.1	0.0	0.0
Possessions et colonies françaises.	Ile de la Réunion	7.9	7.6	3.7	[illegible]
	Guyane française	2.5	2.5	1.3	[illegible]
	Martinique	22.4	15.5	7.9	16.7
	Guadeloupe	18.0	14.4	6.3	10.5
	Algérie	»	68.4	53.5	[illegible]
	Sénégal	4.7	11.4	4.5	6.9
	Sainte-Marie-de-Madagascar, Mayotte, etc.	0.0	0.0	0.2	0.3
	Inde française	1.0	0.5	0.2	0.3
	Saint-Pierre et Miquelon et Grande-Pêche	0.7	8.2	5.1	6.6
Houille étrangère délivrée aux bâtiments à vapeur		0.0	0.0	0.0	0.0
	TOTAUX	602.4	1,049.3	936.4	[illegible]
1. A savoir :	Ports du nord	»	16.4	18.5	17.4
	Ports du midi	»	3.6	4.0	[illegible]

…FRANCE.

(…eurs réelles en millions de francs.)

…1.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
…6	405.9	598.4	536.6	448.4	532.1	548.5	576.2	774.0	806.4	619.8	834.2
…7	20.5	20.6	3.9	26.4	40.5	32.4	31.9	36.3	41.7	59.8	43.3
…2	1.4	1.5	2.6	2.7	3.4	2.6	1.6	3.6	2.3	2.5	2.9
…6	2.5	2.2	1.9	3.3	3.3	3.2	2.4	3.5	3.1	4.7	3.3
…6	1.7	2.1	4.0	3.6	3.2	2.4	1.6	3.1	2.8	2.6	2.2
…2	50.4	56.7	62.6	78.4	122.5	140.8	159.9	176.1	209.7	189.7	232.7
…3	0.8	0.4	0.7	0.3	1.0	0.3	1.8	3.4	1.3	0.9	
…3	0.2	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.7	0.3	0.8	0.6
…8	17.9	19.9	18.3	13.0	21.4	30.1	18.3	30.1	25.9	29.7	29.1
…1	22.5	23.4	29.3	25.3	28.5	27.1	35.5	28.0	31.1	32.4	40.0
…0	143.1	155.2	153.7	172.2	196.4	182.6	185.4	186.8	181.5	168.8	229.9
…7	113.6	118.4	124.4	148.2	195.7	206.1	209.2	274.1	314.0	266.5	295.0
…6	5.8	9.1	9.5	11.4	14.1	14.3	15.5	19.5	17.9	20.3	23.8
…2	76.4	84.2	79.6	110.6	147.6	175.1	163.6	138.8	146.9	198.9	201.8
…	11.6	9.2	10.3	10.6	13.0	15.9	22.6	21.9	11.9	9.4	6.9
…0	91.3	95.8	87.1	92.7	119.8	124.8	122.8	161.0	176.6		
…7	20.8	19.8	23.7	24.3	32.9	29.3	33.8	42.0	37.8	303.2	290.0
…1	4.8	6.5	6.6	6.6	11.9	9.8	11.7	14.1	15.7		
…7	19.6	20.6	20.7	30.6	38.8	40.4	46.6	45.3	40.1		
…1	2.6	3.1	4.0	6.4	8.1	8.4	9.4	8.9	9.1	10.2	11.9
…4	26.1	26.0	40.6	109.5	91.8	77.7	63.2	61.1	66.0	54.5	82.6
…7	8.1	7.8	7.7	11.8	16.0	15.4	14.1	18.0	19.7	23.0	21.0
…9	6.7	4.5	4.5	9.7	9.7	7.9	9.6	8.8	12.5	11.5	13.0
…0	2.5	2.9	4.0	6.1	4.3	4.0	3.3	3.2	3.2	4.9	4.5
…1	4.8	7.1	6.7	8.8	8.8	17.2	18.1	16.3	18.8	18.8	13.5
…2	0.1	0.5	3.8	0.6	0.9	0.6	0.7	0.9	0.5	0.1	0.2
…0	4.2	6.3	5.8	8.4	8.2	7.8	11.0	10.6	10.6	10.1	12.5
…9	0.6	1.3	1.7	2.1	1.7	2.5	1.2	1.1	1.3	0.8	0.7
…1	0.1	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.6	0.5	0.4	0.6	0.3
…2	0.2	5.0	3.9	1.7	4.3	5.1	6.1	5.0	4.1	4.2	10.7
…6	292.8	399.1	341.7	387.8	513.5	410.9	322.3	438.0	364.9	112.6	121.3
…6	18.7	20.4	24.3	23.3	26.2	22.7	15.5	17.3	17.4	17.7	20.5
…6	1.2	1.2	1.0	2.3	0.7	0.7	0.8	1.8	0.9	0.9	0.4
…0	4.2	5.0	3.5	6.9	7.1	6.7	5.4	5.6	5.8	2.1	2.3
…5	5.9	4.3	5.8	7.4	7.3	8.2	4.8	4.5	3.4	4.5	4.7
…0	40.8	47.5	44.0	50.0	70.6	88.1	69.2	82.0	79.1	90.4	92.2
…0	10.9	9.4	10.7	10.9	13.3	13.6	13.6	19.5	28.2	20.4	19.2
…4	17.7	11.8	23.6	19.6	27.0	38.4	24.3	26.9	49.7	34.1	33.7
…3	0.2	0.5	0.2	0.8	0.5	1.1	1.1	0.5	0.9	3.4	1.1
…9	22.5	21.0	18.8	32.6	27.8	30.9	39.8	32.5	41.3	30.8	36.3
…2	0.1	0.2	0.4	0.1	0.3	0.5	0.2	0.1	0.2	0.3	0.5
…9	17.2	21.9	21.4	29.4	40.9	43.8	25.5	33.3	35.6	22.9	24.6
…0	6.4	5.8	5.3	7.1	6.0	8.0	4.6	6.4	11.3	7.6	12.1
…2	19.6	27.2	17.9	20.6	29.3	34.5	43.6	35.8	30.7	19.3	29.8
…3	1.2	2.1	3.1	1.8	3.4	3.9	2.0	2.5	1.9	2.0	2.6
…5	7.3	5.2	6.4	6.5	7.3	9.6	6.7	7.8	5.7	6.1	9.9
…0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.2	0.2	0.3	0.0	0.0	0.1	0.1
…0	14.6	17.5	18.3	21.3	20.0	26.9	31.9	26.0	27.2	31.5	31.5
…1	3.5	4.7	4.6	4.7	2.4	4.1	4.6	5.0	5.1	5.2	7.4
…4	21.0	19.5	20.1	18.4	22.5	20.7	22.8	21.4	21.4	21.4	21.3
…1	16.9	14.5	16.3	16.4	17.8	18.2	20.1	17.9	20.0	18.3	17.6
…3	75.9	86.6	90.9	109.2	115.4	96.9	102.9	154.1	160.3	137.8	133.8
…5	7.8	10.0	8.8	7.9	10.7	10.3	13.2	12.7	10.3	12.9	11.1
…1	0.3	0.9	0.2	0.8	0.2	0.5	0.4	0.1	0.0	0.8	0.6
…3	0.5	0.6	0.4	0.8	0.9	0.9	0.7	1.0	0.6	0.6	1.2
…4	6.1	7.1	6.1	6.6	6.2	6.5	6.9	7.7	8.2	6.5	6.5
…0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	1.3	1.0
…3	1,680.2	2,053.4	1,952.4	2,167.2	2,659.2	2,639.4	2,561.0	3,057.1	3,145.5	2,660.2	3,049.9
…6.7	16.1	15.9	2.8	0.4	19.3	24.2	22.8	27.4	33.5	46.2	25.0
…4.1	4.5	4.7	1.0	26.0	21.3	8.2	9.1	8.9	8.2	13.7	18.3

EXPORTATI[ON]

COMMERCE SPÉCIAL (produits franç[ais])

PAYS DE DESTINATION.		1827.	1847.	1848.	1849.
Nord et centre de l'Europe.	Angleterre	58.9	116.8	180.7	209.1
	Russie[1]	9.1	16.2	14.5	19.0
	Suède	2.7	0.9	0.9	1.6
	Norvége		1.4	1.1	2.5
	Danemark	1.3	1.7	2.1	1.7
	Association commerciale allemande	39.1	46.2	29.6	38.0
	Hanovre		0.2	0.3	0.3
	Mecklembourg-Schwérin		0.3	0.2	0.2
	Villes anséatiques	9.0	17.6	11.1	13.2
	Pays-Bas	64.6	9.5	6.3	9.2
	Belgique		50.0	52.8	77.6
	Suisse	24.2	34.1	39.4	46.1
Midi de l'Europe, Levant et Méditerranée en général.	Portugal	2.7	1.3	1.7	2.7
	Espagne	40.8	48.3	42.6	54.7
	Autriche	3.3	3.6	2.5	3.1
	États sardes et Monaco	22.2	35.2	36.9	45.6
	Toscane et Lucques	6.9	10.4	10.1	12.8
	États romains		2.9	2.4	3.7
	Deux-Siciles	6.0	10.4	5.7	12.8
	Grèce	6.2	2.0	1.8	2.4
	Turquie		12.9	11.9	19.4
	Égypte	2.2	3.1	2.9	5.4
	États barbaresques	2.2	1.4	1.3	2.3
Côtes et îles occid. et orient. d'Afrique.	Côte occidentale d'Afrique	0.0	0.4	0.5	0.7
	Ile Maurice et Cap de Bonne-Espérance	2.4	5.0	2.4	3.0
	Autres pays d'Afrique	0.0	0.2	0.1	0.1
Asie et Océanie.	Indes ... anglaises	5.1	2.5	2.1	2.9
	Indes ... hollandaises	0.3	0.8	0.7	0.8
	Philippines	2.1	0.3	0.0	0.1
	Chine, Indo-Chine, Australie et Océanie		0.5	0.1	0.6
Amérique et Indes occidentales.	États-Unis d'Amérique	76.2	112.4	99.4	148.6
	Mexique	13.6	2.5	10.8	18.5
	Amérique centrale	3.0	0.1	0.4	0.1
	Nouvelle-Grenade		2.7	1.5	3.2
	Venezuela		2.1	1.0	1.7
	Brésil	12.9	17.5	13.0	18.0
	Uruguay	2.1	4.3	2.7	2.0
	Rio-de-la-Plata		0.9	2.2	13.1
	Équateur	»	0.3	0.1	0.1
	Pérou	3.7	5.6	6.2	9.9
	Bolivie		0.1	0.3	0.1
	Chili	2.1	8.4	7.8	15.6
	Haïti	9.6	3.5	0.8	1.4
	Possessions .. espagnoles	10.8	10.8	5.9	12.0
	Possessions .. anglaises	0.1	0.3	0.1	1.0
	Possessions .. danoises	2.0	3.3	1.1	2.4
	Possessions .. hollandaises	0.0	0.1	0.0	0.0
Possessions et colonies françaises.	Ile de la Réunion	8.7	7.5	3.7	7.2
	Guyane française	2.5	2.3	1.2	2.2
	Martinique	23.3	15.4	7.9	16.7
	Guadeloupe	19.5	14.4	6.3	10.5
	Algérie	»	55.2	45.1	51.0
	Sénégal	3.6	6.3	2.6	4.0
	Sainte-Marie-de-Madagascar, Mayotte, etc.	0.0	0.0	0.2	0.3
	Inde française	1.0	0.4	0.2	0.3
	Saint-Pierre et Miquelon et Grande-Pêche	0.6	7.3	4.8	6.4
	TOTAUX	506.8	719.8	690.0	937.9
1. A savoir :	Ports du nord	»	12.9	11.5	15.4
	Ports du midi	»	3.4	3.0	3.6

FRANCE.

leurs réelles en millions de francs.)

851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
293.3	296.1	426.4	356.4	307.4	372.2	386.7	426.1	591.3	598.9	456.4	619.5
17.6	17.2	16.3	1.7	18.0	31.7	26.9	25.5	28.3	26.7	30.1	31.5
1.1	1.1	1.3	2.2	2.5	3.1	2.5	1.2	2.7	2.2	2.1	2.6
2.4	2.3	2.0	1.8	3.1	3.1	3.0	2.3	3.1	2.7	4.1	3.0
1.4	1.6	1.9	3.7	3.3	3.0	2.2	1.2	2.7	2.2	2.1	2.2
44.1	42.3	49.0	54.6	65.5	89.7	117.7	130.9	147.7	162.7	160.8	209.8
0.3	0.8	0.4	0.7	0.3	1.0	1.3	1.7	3.4	1.3	0.9	
0.3	0.2	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.7	0.3	0.8	0.6
16.0	14.7	16.8	16.6	11.2	17.6	23.5	15.5	23.5	18.3	22.3	22.5
13.8	14.2	16.2	22.4	13.3	16.8	12.8	22.7	14.8	20.5	19.8	26.1
123.2	132.1	141.0	143.6	151.2	182.1	167.7	165.9	168.6	166.8	157.8	206.4
55.3	55.9	57.7	57.8	69.7	86.5	87.8	101.6	115.7	136.0	142.8	137.8
3.2	4.0	7.3	6.8	7.9	10.3	10.3	11.5	14.2	13.1	13.2	14.5
53.7	59.2	66.1	61.2	81.3	96.4	102.2	112.2	100.8	104.6	128.8	137.4
6.9	4.3	4.1	3.7	4.7	6.2	7.4	9.7	5.7	4.9	4.8	5.3
59.0	70.3	74.2	62.3	63.6	84.2	81.7	89.4	124.8	128.0	188.8	182.9
15.1	15.4	13.3	13.7	16.7	24.8	19.9	24.7	30.5	22.6		
4.0	3.5	4.8	5.1	4.9	9.9	7.3	8.2	8.4	10.4		
14.6	14.0	15.0	14.0	20.2	27.5	27.2	33.2	25.8	22.6		
2.3	1.7	2.2	2.7	4.3	6.7	7.2	6.8	6.4	7.1	7.9	8.6
19.9	19.0	21.0	27.8	76.2	60.4	52.4	46.1	39.2	40.4	32.5	50.0
4.5	5.4	5.2	6.3	9.8	13.1	12.7	11.8	14.6	15.3	14.2	16.0
2.8	3.2	2.7	2.6	5.6	5.0	4.0	5.3	5.7	6.7	5.8	7.7
1.0	0.9	1.0	1.2	1.6	2.2	1.7	2.0	1.3	2.1	2.2	2.5
4.9	4.6	6.3	5.5	8.0	8.2	16.0	16.8	15.1	17.7	17.5	12.4
0.1	0.1	0.2	3.6	0.3	0.4	0.4	0.3	0.3	0.2	0.1	0.2
2.8	3.8	5.8	5.4	7.3	7.2	6.9	8.8	9.6	9.8	8.8	10.9
0.8	0.6	1.0	1.6	1.9	1.5	2.4	1.2	1.1	1.3	0.8	0.6
0.1	0.1	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.5	0.5	0.4	0.6	0.3
0.2	0.2	4.9	3.7	1.6	4.0	4.8	5.8	4.6	3.7	3.9	10.1
144.6	187.4	274.5	216.5	246.8	323.6	257.9	209.8	308.3	249.9	82.2	99.9
18.5	14.9	15.9	18.2	17.1	19.5	17.8	11.3	12.9	12.3	13.5	16.1
0.6	0.9	1.0	0.9	1.5	0.6	0.7	0.8	1.2	0.9	0.8	0.4
2.5	3.5	4.3	2.7	5.9	5.5	5.6	4.6	4.8	4.6	1.7	2.0
4.7	4.9	3.5	5.0	5.9	5.8	6.5	3.8	3.5	2.7	3.9	3.9
28.4	29.5	33.8	31.5	35.4	53.2	65.3	50.9	62.3	59.3	61.9	63.1
3.6	9.1	8.0	9.2	9.5	11.8	11.2	12.0	16.7	21.8	15.8	14.8
9.9	14.4	9.6	18.1	13.9	19.0	27.0	18.9	19.6	36.2	25.8	26.7
0.2	0.2	0.5	0.2	0.7	0.4	0.9	1.0	0.4	0.9	2.9	0.7
14.9	18.9	18.4	16.2	28.3	23.2	24.4	31.2	24.4	31.4	23.2	25.3
0.2	0.1	0.2	0.4	0.1	0.2	0.5	0.2	0.1	0.2	0.3	0.5
19.8	14.7	19.7	19.1	24.8	31.9	34.1	18.0	26.4	27.2	17.1	18.5
3.2	5.1	4.4	4.3	5.2	4.5	6.3	3.2	4.4	8.4	5.6	9.1
13.7	16.4	22.8	14.9	16.6	24.1	28.3	35.5	29.3	26.4	16.4	20.3
1.3	1.2	2.0	2.9	1.6	3.2	3.5	1.7	2.4	1.7	1.8	2.3
5.0	5.9	4.6	5.3	5.0	6.1	8.2	5.6	6.7	5.2	5.6	9.1
0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.2	0.2	0.3	0.0	0.0	0.1	0.1
12.9	14.3	16.9	17.6	20.9	19.5	25.5	30.7	25.0	25.8	29.5	28.3
2.0	3.3	4.4	4.1	4.6	4.2	3.8	4.5	4.8	4.7	4.5	6.5
22.0	20.7	18.9	19.5	17.8	21.9	19.7	22.2	20.7	20.6	20.4	19.5
14.9	16.7	14.2	15.8	16.0	16.6	17.7	18.5	16.6	18.8	16.6	14.9
60.9	74.8	85.5	90.0	104.2	108.4	88.8	96.6	146.9	152.9	130.9	124.8
4.1	5.1	6.3	6.1	6.6	7.7	7.7	9.2	9.6	7.5	8.8	6.9
0.1	0.3	0.9	0.2	0.7	0.1	0.5	0.4	0.1	0.0	0.7	0.6
0.3	0.5	0.5	0.4	0.8	0.9	0.8	0.7	1.0	0.6	0.6	0.9
5.1	5.3	6.1	5.5	6.3	5.8	6.1	6.6	7.2	7.6	5.8	6.1
,158.1	1,256.9	1,541.9	1,413.7	1,557.9	1,893.0	1,865.8	1,887.2	2,266.4	2,277.1	1,926.3	2,242.7
14.4	14.1	13.2	0.9	0.0	15.7	20.6	18.3	20.8	20.7	21.1	17.0
3.2	3.1	3.1	0.8	18.0	16.1	6.2	7.3	7.4	6.0	9.0	14.5

3° IMPORTATIONS ET EXPORTATI

COMMERCE GÉNÉRA

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.		1827.	1847.	1848.	1849.	185
Nord et centre de l'Europe.	Angleterre	128.7	262.4	268.8	348.3	[illegible]
	Russie	22.8	122.2	47.4	51.7	[illegible]
	Suède	13.2	8.7	5.2	7.0	[illegible]
	Norvége		19.6	8.5	14.2	[illegible]
	Danemark	1.7	5.8	2.6	2.2	[illegible]
	Association commerciale allemande	81.3	129.8	74.1	96.1	[illegible]
	Hanovre		0.4	0.4	0.3	[illegible]
	Mecklembourg-Schwérin		2.8	0.2	0.2	[illegible]
	Villes anséatiques	19.2	36.7	17.3	25.4	[illegible]
	Pays-Bas	130.8	38.0	25.3	46.9	[illegible]
	Belgique		210.1	153.9	227.4	[illegible]
	Suisse	58.8	180.6	152.6	192.9	[illegible]
Midi de l'Europe, Levant et Méditerranée en général.	Portugal	3.9	5.0	4.2	7.2	[illegible]
	Espagne	86.2	120.3	85.1	105.5	[illegible]
	Autriche	39.8	22.7	12.1	14.5	[illegible]
	États sardes et Monaco	90.2	147.6	108.8	154.5	[illegible]
	Toscane et Lucques	17.6	31.0	22.6	30.8	[illegible]
	États romains		8.4	6.2	8.4	[illegible]
	Deux-Siciles	18.6	50.0	25.2	41.9	[illegible]
	Grèce	25.0	3.8	3.5	4.5	[illegible]
	Turquie		117.4	40.0	79.8	[illegible]
	Égypte	12.2	21.4	10.7	15.6	[illegible]
	États barbaresques	11.2	12.5	10.9	16.8	[illegible]
Côtes et îles occid. et orient. d'Afrique.	Côte occidentale d'Afrique	0.0	8.4	6.3	5.7	[illegible]
	Ile Maurice et Cap de Bonne-Espérance	4.3	5.5	2.7	3.2	[illegible]
	Autres pays d'Afrique	0.0	0.3	0.1	0.8	[illegible]
Asie et Océanie.	Indes anglaises	14.7	27.4	17.6	23.4	[illegible]
	Indes hollandaises	2.2	7.3	5.1	7.4	[illegible]
	Philippines	1.6	2.7	1.2	0.9	[illegible]
	Chine, Indo-Chine, Australie et Océanie		3.0	4.8	1.2	[illegible]
Amérique et Indes occidentales.	États-Unis d'Amérique	153.3	323.8	237.4	359.8	[illegible]
	Mexique	20.4	4.3	16.5	32.1	[illegible]
	Amérique centrale	4.3	0.9	0.9	0.6	[illegible]
	Nouvelle-Grenade		4.2	2.5	4.2	[illegible]
	Venezuela		5.3	2.7	5.3	[illegible]
	Brésil	24.6	47.7	34.1	45.0	[illegible]
	Uruguay	1.4	21.2	12.9	5.2	[illegible]
	Rio-de-la-Plata		1.5	4.3	27.5	[illegible]
	Équateur	»	0.5	1.3	1.0	[illegible]
	Pérou	10.7	8.1	10.8	13.6	[illegible]
	Bolivie		0.1	0.5	0.1	[illegible]
	Chili	2.6	15.5	15.0	20.6	[illegible]
	Haïti	17.0	15.3	7.2	9.1	[illegible]
	Possessions espagnoles	17.9	40.2	27.7	37.3	[illegible]
	Possessions anglaises	0.3	0.3	0.2	1.0	[illegible]
	Possessions danoises	4.3	4.8	1.9	3.5	[illegible]
	Possessions hollandaises	0.0	0.1	0.0	0.0	[illegible]
Possessions et colonies françaises.	Ile de la Réunion	18.8	28.3	16.2	23.4	[illegible]
	Guyane française	5.0	5.3	3.2	3.6	[illegible]
	Martinique	43.3	38.1	18.8	30.0	[illegible]
	Guadeloupe	39.0	41.6	17.0	23.5	[illegible]
	Algérie	»	72.9	57.3	71.8	[illegible]
	Sénégal	6.9	16.6	7.5	11.8	[illegible]
	Sainte-Marie-de-Madagascar, Mayotte, etc.	0.0	0.0	0.2	0.3	[illegible]
	Inde française	5.2	12.4	4.2	3.3	[illegible]
	Saint-Pierre et Miquelon et Grande-Pêche.	7.2	18.9	20.2	22.4	[illegible]
Épaves et sauvetages[1]		0.2	0.4	0.8	0.1	[illegible]
	TOTAUX	1,168.2	2,339.6	1,644.7	2,290.8	2,555.1

1. Y compris, depuis 1860, la réexportation de la houille affectée à l'usage des bâtiments à vapeur.

UNIES DE LA FRANCE.

leurs réelles en millions de francs.)

51.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
78.9	539.2	745.1	738.1	806.2	965.2	973.8	946.7	1,180.7	1,260.6	1,174.9	1,490.3
41.6	68.5	117.9	62.8	29.3	174.4	126.7	115.1	100.6	119.6	223.0	138.1
6.5	9.1	9.4	10.3	11.1	13.9	18.1	16.3	22.7	22.8	26.6	25.9
15.1	18.6	24.6	21.1	20.6	24.2	27.0	24.1	29.3	34.8	39.2	31.1
2.2	2.7	4.1	5.3	4.4	3.8	3.6	2.0	3.5	4.2	6.3	2.7
02.9	117.7	144.2	166.3	231.0	299.7	422.1	360.7	396.0	465.9	472.0	453.5
0.3	0.8	0.4	0.9	0.4	1.1	1.6	1.8	3.4	1.4	1.1	
0.3	0.2	1.0	0.1	0.0	0.0	0.4	0.1	0.7	0.4	1.0	0.6
23.9	25.6	31.0	25.3	25.0	36.6	59.3	33.0	51.3	47.3	55.2	43.5
42.6	47.9	57.0	63.3	63.5	65.9	69.4	74.9	77.1	75.1	69.1	89.5
11.4	364.1	423.2	421.3	469.0	526.0	410.2	378.2	390.5	409.5	445.0	551.2
18.1	251.2	318.2	346 0	345.2	437.2	405.5	397.5	535.4	550.8	470.0	533.8
6.5	8.2	12.2	13.8	16.3	19.5	18.2	20.5	25.6	24.5	28.3	33.8
13.6	124.1	147.5	167.8	234.2	277.1	307.1	230.6	216.0	240.8	290.1	273.5
22.2	24.4	16.0	17.0	22.7	34.4	40.1	36.3	35.3	27.4	30.9	41.3
62.1	199.6	214.1	204.7	219.3	265.3	249.0	242.3	265.0	314.8		
33.2	37.5	45.0	39.7	44.8	56.3	54.9	55.3	62.9	55.9		
7.7	7.7	9.3	9.2	10.0	17.3	15.1	21.1	20.3	21.0	509.7	519.3
46.9	55.6	58.4	45.0	67.9	115.1	86.4	94.4	88.1	89.2		
4.1	4.7	6.1	7.3	14.0	14.3	13.9	13.9	13.3	14.6	13.6	15.8
70.5	86.9	101.2	100.8	203.2	223.7	219.7	155.9	172.5	209.7	197.9	259.8
15.3	23.1	26.8	25.1	41.3	64.4	53.7	29.2	39.4	43.4	62.7	66.5
16.6	19.2	16.5	13.1	33.9	29.4	27.3	22.5	22.6	37.8	29.2	30.4
7.4	10.2	10.8	13.2	14.7	16.2	16.6	14.4	11.6	13.4	16.2	20.5
5.2	4.8	7.2	7.3	17.4	18.0	35.3	29.6	34.4	39.6	32.2	32.9
1.0	2.2	2.2	6.0	3.2	4.8	3.4	3.2	2.6	2.0	1.6	2.7
14.1	40.3	47.5	58.3	61.3	93.1	112.2	81.6	71.3	67.6	71.9	87.0
6.0	7.2	10.6	12.3	9.3	14.7	22.2	10.4	15.5	11.1	19.9	7.0
2.3	1.9	2.2	1.5	1.6	2.7	2.1	1.4	3.3	1.3	2.5	2.2
2.5	1.2	6.7	6.6	5.0	10.0	10.9	15.0	10.3	6.9	6.9	17.9
59.5	448.3	569.9	583.2	590.2	787.4	644.7	535.9	657.8	627.7	505.6	213.8
16.9	22.7	25.0	28.3	27.6	32.0	27.9	21.3	21.5	21.8	22.1	24.4
0.9	1.9	1.3	2.2	3.0	2.4	4.9	3.2	4.8	1.3	2.4	1.1
5.0	5.7	6.5	4.6	7.3	8.5	8.1	6.7	6.6	7.9	3.1	3.4
9.6	10.8	9.1	12.3	13.9	12.6	16.3	11.1	11.3	12.2	12.8	14.0
58.3	65.7	74.7	72.0	96.1	110.2	134.2	100.9	185.5	133.7	165.5	181.8
5.9	17.7	16.5	16.7	16.3	21.3	22.9	22.4	31.7	48.4	37.8	46.9
23.7	27.7	21.2	34.0	35.5	43.7	59.5	47.0	57.6	90.9	70.8	67.5
0.5	0.7	0.8	0.5	1.2	1.9	2.2	1.4	2.5	1.0	4.2	2.5
23.9	28.6	28.6	26.7	40.0	48.1	65.8	74.0	47.9	58.3	46.5	52.7
0.2	0.1	0.2	0.4	0.1	0.3	0.5	0.3	0.3	0.4	0.3	0.5
22.9	18.4	22.9	25.7	35.6	48.2	50.3	33.4	40.0	44.4	31.6	33.8
11.7	18.1	15.3	15.4	20.4	18.3	29.9	17.2	20.9	31.5	27.0	40.1
12.0	41.5	51.6	47.1	61.1	61.7	65.8	62.5	67.8	62.0	75.4	89.0
1.3	1.8	2.5	3.4	2.2	3.7	4.3	2.3	2.8	3.2	4.5	4.5
6.5	7.3	5.5	6.6	7.0	7.6	10.3	6.8	7.9	5.8	6.2	10.6
0.6	0.1	0.0	0.1	0.3	0.3	0.4	0.6	0.0	0.0	0.1	0.3
27.4	37.1	39.2	48.2	54.1	63.6	83.1	66.3	65.0	69.0	79.8	67.0
3.1	4.8	6.2	5.8	5.8	5.7	5.3	5.3	5.7	6.2	6.1	8.3
37.9	40.5	36.1	39.1	38.3	50.4	48.3	43.1	42.0	47.1	43.9	43.5
27.7	30.2	25.3	33.4	34.9	37.8	37.8	38.9	36.1	42.0	37.2	39.5
22.9	94.2	115.5	140.3	164.0	155.7	131.2	132.0	190.6	219.9	201.1	175.3
1.0	13.6	17.3	15.7	14.5	17.1	18.4	22.4	22.2	16.6	19.7	19.2
0.1	0.3	1.1	0.6	1.0	0.4	1.1	0.8	0.6	0.6	2.0	1.8
5.3	10.0	17.7	10.8	8.1	10.6	21.6	16.4	7.1	10.1	15.6	12.7
8.2	20.4	22.9	25.0	22.0	25.9	26.7	24.9	23.2	24.9	23.7	22.5
0.1	0.1	0.3	0.2	0.6	0.2	0.8	0.3	1.3	2.5	3.6	1.6
4.1	3,072.2	3,749.1	3,757.8	4,326.9	5,399.4	5,328.5	4,725.4	5,411.9	5,802.8	5,745.6	5,949.1

IMPORTATIONS ET EXPORTATIO

COMMERCE SPÉCIA

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.		1827.	1847.	1848.	1849.	185
Nord et centre de l'Europe.	Angleterre	72.5	189.2	211.6	269.4	
	Russie	21.4	118.7	46.1	41.4	
	Suède	12.7	8.2	3.8	6.2	
	Norvége		19.2	8.2	13.9	
	Danemark	1.6	5.6	2.4	1.8	
	Association commerciale allemande	79.1	98.9	52.6	70.3	
	Hanovre		0.4	0.4	0.3	
	Mecklembourg-Schwérin		2.9	0.2	0.2	
	Villes anséatiques	13.5	27.6	13.1	17.0	
	Pays-Bas	139.6	20.9	13.6	26.6	
	Belgique		161.4	127.0	180.6	
	Suisse	36.8	60.6	52.8	68.2	
Midi de l'Europe, Levant et Méditerranée en général.	Portugal	3.4	3.1	2.5	4.6	
	Espagne	72.6	85.7	61.4	78.3	
	Autriche	9.3	11.6	9.6	9.1	
	États sardes et Monaco	65.2	112.9	76.3	115.0	
	Toscane et Lucques	12.9	21.4	16.1	20.8	
	États romains		6.5	4.6	5.9	
	Deux-Siciles	13.1	38.6	16.2	30.7	
	Grèce	19.4	3.0	2.3	3.2	
	Turquie		85.3	29.5	50.5	
	Égypte	7.5	15.0	8.0	10.7	
	États barbaresques	8.4	9.8	7.2	12.4	
Côtes et îles occid. et orient. d'Afrique.	Côte occidentale d'Afrique	0.0	5.4	4.2	5.2	
	Ile Maurice et Cap de Bonne-Espérance	2.7	5.0	2.4	3.0	
	Autres pays d'Afrique	0.0	0.2	0.2	0.2	
Asie et Océanie.	Indes . . . anglaises	13.3	19.9	19.8	23.0	
	Indes . . . hollandaises	1.4	6.3	4.6	6.0	
	Philippines	3.5	2.2	0.6	1.1	
	Chine, Indo-Chine, Australie et Océanie		2.0	1.5	2.9	
Amérique et Indes occidentales.	États-Unis d'Amérique	129.4	222.8	156.4	254.4	
	Mexique	15.7	4.4	11.8	20.8	
	Amérique centrale	4.0	0.7	0.6	0.7	
	Nouvelle-Grenade		3.5	1.8	3.8	
	Venezuela		4.3	2.5	4.3	
	Brésil	20.6	25.2	18.8	27.8	
	Uruguay	2.6	12.9	8.3	5.6	
	Rio de la Plata		1.1	2.7	19.2	
	Equateur	•	0.4	0.5	0.5	
	Pérou	5.3	7.0	8.5	12.2	
	Bolivie		0.1	0.4	0.1	
	Chili	2.9	13.7	12.7	19.2	
	Haïti	13.9	9.9	4.5	8.1	
	Possessions . . espagnoles	13.2	26.8	13.3	23.9	
	Possessions . . anglaises	0.1	0.3	0.1	1.0	
	Possessions . . danoises	2.8	3.4	1.2	2.8	
	Possessions . . hollandaises	0.0	0.1	0.0	0.0	
Possessions et colonies françaises.	Ile de la Réunion	16.8	26.8	12.8	24.8	
	Guyane française	3.5	4.0	2.2	3.7	
	Martinique	40.9	33.6	16.5	30.9	
	Guadeloupe	37.9	38.1	14.3	25.4	
	Algérie	•	57.5	48.0	59.8	
	Sénégal	5.1	10.2	5.0	8.5	
	Sainte-Marie-de-Madagascar, Mayotte, etc.	0.0	0.0	0.2	0.2	
	Inde française	5.1	3.3	2.0	3.5	
	Saint-Pierre et Miquelon et Grande-Pêche.	7.1	17.9	20.0	22.2	
Épaves et sauvetages		0.1	0.2	0.4	0.1	
	TOTAUX	921.0	1,675.7	1,164.3	1,662.0	1,85

IIES DE LA FRANCE.

rs réelles en millions de francs.)

1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
389.8	532.2	505.4	585.6	708.7	708.3	687.7	869.5	907.3	894.5	1,145.2
46.8	83.4	60.1	21.1	126.7	87.8	90.1	82.9	86.1	185.2	104.4
8.1	9.0	8.9	10.5	12.8	15.6	15.7	19.5	20.2	24.5	22.2
18.3	24.4	20.9	20.2	24.2	26.5	23.7	28.9	34.1	38.4	30.8
2.5	3.9	5.1	3.9	3.6	3.2	1.7	3.1	3.1	5.5	2.7
90.6	118.9	130.3	173.6	200.0	238.4	225.2	254.5	279.7	332.7	339.5
0.8	0.4	0.8	0.4	1.1	1.5	1.7	3.4	1.4	1.0	
0.2	1.0	0.1	0.0	0.0	0.3	0.1	0.7	0.3	1.1	0.6
20.8	26.5	22.7	21.4	28.5	47.0	26.4	40.6	35.1	44.0	33.5
31.4	40.6	48.2	43.4	45.1	46.4	55.5	54.8	51.9	49.9	56.5
269.5	306.9	311.4	348.5	365.8	344.1	314.8	328.8	343.9	381.5	465.7
87.0	100.9	98.2	118.3	145.5	134.0	145.5	168.0	190.5	201.8	196.4
5.6	9.5	10.3	11.9	15.4	13.3	16.0	18.7	18.8	19.9	22.6
89.0	107.7	126.1	176.5	203.8	207.9	161.6	155.1	173.3	201.3	192.4
17.2	10.0	9.9	15.7	26.6	28.0	21.8	17.9	19.5	24.9	36.1
170.3	180.2	164.6	178.3	213.0	182.6	194.0	208.1	246.5	369.1	376.6
27.1	33.2	25.6	33.1	43.7	40.1	41.2	47.2	35.7		
5.7	7.0	6.9	7.4	14.0	12.2	15.6	13.9	14.0		
39.5	46.3	34.7	51.4	93.8	67.1	72.2	60.7	60.7		
3.0	6.0	4.3	9.8	12.3	12.3	12.0	9.7	12.7	10.8	11.6
66.3	78.5	74.8	138.4	170.3	156.4	118.3	119.5	149.0	144.7	189.4
16.4	16.9	19.6	29.8	54.1	42.3	22.6	30.7	32.4	48.0	53.8
13.9	9.7	10.4	23.3	22.9	18.9	14.8	18.0	28.6	23.6	25.1
6.9	10.1	9.6	8.9	12.7	13.4	12.0	9.1	11.9	12.7	17.7
4.7	6.4	6.1	14.6	16.3	30.2	28.3	31.7	34.2	29.2	31.2
1.3	1.6	5.3	3.1	3.0	2.0	1.7	2.2	1.3	1.3	1.8
37.9	40.5	53.7	58.2	71.5	82.1	75.7	70.2	70.8	67.2	85.0
6.4	8.4	11.2	9.3	10.6	16.6	12.3	12.8	10.7	19.9	6.7
1.9	1.7	0.9	1.6	2.1	1.4	1.8	1.8	2.2	2.0	1.9
1.8	6.0	5.2	4.0	7.3	10.0	11.1	7.9	5.7	6.4	5.2
323.4	424.4	382.8	422.9	546.4	446.6	387.4	507.8	489.6	444.8	196.1
19.0	19.6	21.0	21.0	22.9	21.1	16.3	17.0	16.5	17.6	19.7
1.4	1.2	1.3	2.7	1.7	2.9	3.7	3.6	2.0	2.0	1.1
4.7	6.0	3.7	6.6	6.9	6.8	5.8	5.9	6.1	2.7	3.0
8.5	7.6	9.6	11.7	9.5	11.0	8.4	8.3	8.0	11.2	10.3
44.4	50.1	49.2	60.4	74.8	88.4	69.1	92.4	82.5	94.0	108.6
12.1	12.1	13.2	13.9	16.9	15.9	17.2	24.7	33.2	29.5	39.4
21.8	15.3	24.9	23.9	32.4	40.2	36.1	42.0	71.8	59.5	58.2
0.4	0.7	0.3	1.2	1.6	1.3	1.2	0.8	1.2	3.3	1.3
25.0	25.8	22.7	36.1	39.5	51.8	53.7	41.9	49.7	40.2	47.4
0.1	0.2	0.4	0.1	0.2	0.5	0.3	0.3	0.4	0.3	0.5
15.8	20.6	23.3	29.4	40.6	40.2	25.9	33.6	36.7	26.4	27.0
15.1	13.4	12.9	16.1	14.1	19.8	15.6	19.4	24.5	28.9	30.2
33.1	40.9	35.5	45.5	45.9	51.6	47.2	47.2	43.0	64.6	64.1
1.2	2.1	3.1	1.8	3.4	3.8	2.1	2.8	2.6	3.3	3.7
6.0	4.9	5.4	5.2	6.3	8.6	5.8	6.8	5.3	5.7	9.2
0.2	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.1	0.0	0.1	0.2
35.6	40.6	47.4	54.4	61.5	80.6	66.9	60.0	67.4	75.1	61.8
4.1	5.1	4.9	5.1	4.8	4.4	4.9	5.2	5.7	5.4	7.3
37.0	35.3	40.0	38.7	48.2	42.6	44.6	37.4	45.0	42.3	40.3
28.3	25.8	32.3	33.0	37.0	33.8	37.7	30.1	40.2	32.4	35.0
92.6	113.4	135.7	157.6	147.6	119.4	125.2	181.1	211.2	192.0	165.6
9.0	11.8	11.2	12.1	12.8	13.7	15.7	16.6	16.1	15.0	14.4
0.3	1.0	0.5	1.1	0.3	0.9	0.8	0.4	0.6	1.7	1.8
6.8	10.7	8.0	7.0	6.1	16.0	11.8	8.8	8.9	11.3	5.8
19.6	21.9	24.4	21.6	25.5	26.2	24.6	22.6	24.2	22.9	22.0
0.1	0.2	0.2	0.5	0.2	0.3	0.2	0.4	0.4	0.3	0.4
2,246.3	2,738.0	2,705.3	3,152.0	3,882.8	3,738.7	3,450.0	3,907.1	4,174.4	4,368.6	4,441.3

RELEVÉS PAR PAYS DE PR

DES ESPÈCES MONNAYÉES ET LINGOTS DE MÉTAUX PRÉCIEUX

COMMER

1° IMPORTATI

(*Valeurs en m*

PAYS DE PROVENANCE.	1847.	1848.	1849.	1
Angleterre	81.6	113.4	148.1	1
Belgique	21.6	21.0	68.9	
Allemagne	10.2	10.2	10.0	
Italie	15.5	44.6	24.4	
Espagne	6.9	7.1	3.4	
Suisse	7.9	13.7	13.5	
États-Unis	6.7	33.4	19.4	
Turquie	1.4	13.6	6.3	
Égypte	0.0	5.7	1.2	
États barbaresques	0.6	1.1	0.6	
Grèce	0.1	1.0	1.8	
Russie	0.2	0.1	0.9	
Autres pays	8.4	11.0	7.8	
Importation générale	161.1	275.9	306.3	2
TOTAUX de l'importation du commerce spécial	160.2	278.0	304.6	2
Soit, en or	21.0	43.8	11.9	
en argent	138.3	233.3	291.4	1
en platine	0.4	0.6	1.0	
en cuivre et billon	0.5	0.3	0.3	

L'argent prédomine dans les envois de la Belgique, de l'Italie, de l'Espa

ICE ET DE DESTINATION

OUVEMENT A ÉTÉ CONSTATÉ PAR LES DOUANES FRANÇAISES.

NÉRAL.

FRANCE.

ncs.)

	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
.6	76.5	302.6	421.5	323.2	359.1	371.7	316.3	512.9	335.1	67.9	287.5
.0	61.1	36.3	51.8	90.2	64.5	39.9	34.4	31.7	31.1	54.1	32.7
1	7.8	15.9	5.2	13.3	38.6	61.8	114.4	69.7	47.4	110.7	105.3
8	31.1	30.8	59.6	33.9	41.1	55.0	56.8	109.3	58.9	51.1	52.9
4	6.6	4.3	2.3	3.5	12.5	48.3	71.4	41.3	20.7	59.4	41.7
5	8.7	5.0	4.3	2.8	4.7	6.8	1.8	5.3	2.7	4.2	8.1
6	29.2	27.7	58.9	30.1	29.9	21.7	28.5	87.0	78.9	0.5	0.9
2	14.5	2.1	2.9	3.3	16.5	48.8	63.4	64.7	19.7	54.8	33.4
3	0.3	0.6	0.3	0.6	0.8	6.1	10.6	8.7	2.9	2.5	»
8	1.9	3.5	1.6	1.9	5.3	2.0	5.6	1.9	0.6	2.6	3.0
.7	0.2	0.3	0.5	0.7	0.7	2.0	5.1	4.4	2.8	3.7	0.3
.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.5	»
.9	4.7	4.1	3.5	3.6	2.3	7.8	9.6	5.2	3.5	8.6	10.2
.9	242.8	433.2	612.4	507.1	576.0	671.9	717.9	942.1	604.3	422.6	576.0
.4	240.2	434.8	581.6	504.1	575.9	670.3	716.5	940.2	603.4	419.6	536.4
.8	59.2	318.8	480.7	380.9	465.0	568.7	553.6	726.8	470.5	244.0	401.8
.6	179.8	112.6	99.8	120.9	109.9	98.3	160.6	208.5	130.6	172.2	131.4
.3	0.7	3.3	1.0	2.2	0.6	3.3	2.3	2.7	2.3	3.4	3.2
.7	0.5	0.1	0.1	0.1	0.4	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0

es États barbaresques.

2° EXPORTA

(*Valeurs en*

PAYS DE DESTINATION.	1847.	1848.	1849.
Angleterre	25.9	5.5	1.3
Belgique	2.4	1.2	14.9
Allemagne	4.6	1.4	0.5
Italie	8.9	2.6	9.2
Espagne	23.3	4.0	16.8
Suisse	8.3	5.2	3.8
Turquie	18.9	2.7	1.3
Égypte	6.5	0.6	0.3
États barbaresques	0.7	0.4	0.9
Algérie	0.3	0.5	1.0
Ile de la Réunion	0.3	0.1	0.0
Autres îles et côtes d'Afrique	0.2	0.0	0.8
Inde anglaise	0.1	0.0	0.3
Java	0.1	0.1	0.3
Chine et Indo-Chine	0.0	0.0	0.0
États-Unis	6.3	0.7	0.3
Grèce	1.1	0.2	0.1
Russie	7.3	0.0	0.0
Autres pays	3.7	0.4	0.7
Exportation générale	118.9	25.6	52.5
Totaux de l'exportation du commerce spécial	118.8	25.3	52.5
Soit, en or	33.7	5.9	5.6
en argent	84.7	19.4	46.9
en platine	0.4	0.0	0.0
en cuivre et billon	0.0	0.0	0.0

Les pays auxquels la France expédie principalement de l'argent sont l'Ind

FRANCE.

francs.)

51.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
16.6	47.0	36.9	17.7	60.5	157.1	258.7	76.2	188.9	113.7	123.0	76.2
53.8	14.8	27.9	111.0	43.7	65.2	125.6	66.5	113.0	99.0	51.0	59.6
5.3	1.7	1.2	6.0	6.9	7.0	14.5	10.9	76.4	32.7	31.4	10.0
12.0	36.4	55.6	36.3	74.1	77.3	58.4	41.9	107.2	71.3	105.8	109.8
12.5	42.2	65.8	57.5	79.7	66.9	17.6	6.9	23.9	29.5	56.2	29.4
16.4	32.3	34.7	22.1	25.9	35.6	28.5	12.2	15.9	12.0	8.2	20.4
0.6	9.2	5.8	48.9	101.2	14.5	0.7	2.4	2.3	5.8	19.1	67.1
0.8	9.8	5.1	3.9	12.1	13.3	5.9	4.3	2.2	15.8	17.6	29.7
2.4	0.8	0.7	4.9	3.6	4.3	1.7	1.5	0.7	2.3	1.6	1.6
2.5	18.4	2.1	10.4	56.7	10.1	15.6	1.5	12.1	7.9	8.8	7.2
1.5	5.0	8.1	0.3	0.6	6.4	8.6	2.3	0.9	0.8	0.5	0.7
0.8	1.7	0.8	0.6	1.2	2.4	2.0	0.7	1.5	0.7	1.1	1.4
1.2	2.5	7.2	3.4	15.9	16.2	16.9	9.5	9.5	21.8	33.2	69.3
0.7	0.3	0.8	0.1	0.6	1.1	0.4	0.0	7.8	0.0	0.0	0.6
0.0	0.0	3.9	5.1	0.1	1.1	0.7	1.9	6.8	12.3	5.5	3.9
2.3	3.2	0.7	0.1	0.0	2.1	12.1	0.3	0.6	2.2	4.7	0.0
0.0	0.0	0.5	0.5	0.6	1.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.7	1.6
0.6	0.0	3.7	0.0	0.0	0.1	0.9	1.4	0.3	17.3	32.2	2.9
2.7	0.7	2.5	0.2	0.9	2.2	13.3	1.9	1.6	2.4	2.6	3.2
12.7	226.0	264.0	329.0	484.3	484.0	582.1	242.4	571.6	447.5	503.2	494.6
12.0	225.2	259.2	328.3	480.7	483.4	581.0	242.1	570.0	446.8	502.5	455.9
11.2	42.3	29.7	64.5	162.5	89.8	122.9	66.5	187.5	158.8	267.8	236.8
10.7	182.6	229.5	263.6	318.1	393.5	458.1	175.6	382.0	287.8	234.0	217.6
0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.2	0.7	1.1
0.0	0.1	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4

ine et l'Afrique, la Belgique, l'Allemagne et la Russie.

Quelques explications géographiques et historiques sont, avant tout, nécessaires pour l'intelligence de cette série de tableaux. Par Angleterre ou Grande-Bretagne, nous entendons tout le Royaume-Uni avec ses dépendances d'Europe : les îles de la Manche, Gibraltar, Malte et les îles Ioniennes; par Turquie, toutes les provinces d'Europe et d'Asie de l'empire ottoman, les îles turques de l'Archipel et les principautés danubiennes; par côte occidentale d'Afrique, tous les comptoirs de cette côte indistinctement, à l'exception des seuls établissements français; par Amérique centrale, les cinq États de Guatémala, de Honduras, du Salvador, de Nicaragua et de Costarica ; par Haïti, toute l'île de Saint-Domingue, y compris la partie espagnole, qui formait naguère encore la petite république dominicaine; par possessions anglaises d'Amérique, enfin, le Canada et les autres provinces du nord de l'Amérique, les Antilles et la Guyane anglaises; les Bermudes, Balise et les îles Falkland. A l'Espagne, la statistique des douanes françaises rattache les Canaries comme les Baléares ; au Portugal, les Açores, Madère et même les îles du Cap-Vert; au Danemark, non-seulement les duchés de Holstein et de Schleswig, mais aussi les îles Féroër et l'Islande. Jusqu'en 1857, notre commerce avec l'Australie anglaise, compris depuis lors dans la rubrique de l'Océanie, était resté confondu en bloc dans celle des opérations avec l'Inde anglaise.

En Allemagne, les chiffres concernant le Hanovre, qui formait autrefois, avec les duchés de Brunswick et d'Oldenbourg, une union douanière à part, sous le nom de *Steuerverein*, peuvent être réunis à ceux du *Zollverein,* depuis 1854, époque de l'accession de la première de ces associations commerciales à la seconde.

Est-il besoin de rappeler aussi qu'en 1827 la Belgique n'était pas encore séparée du royaume des Pays-Bas, non plus que l'Uruguay des autres parties de la Confédération Argentine ? que la Nouvelle-Grenade, Vénézuela et l'Équateur formaient alors ensemble la Colombie ? que l'Algérie était encore, à cette époque, un État barbaresque et que la Lombardie n'a cessé d'appartenir à l'Autriche qu'en 1859 ? Dans les chiffres de l'Italie, désignant pour nous l'ensemble du nouveau royaume de ce nom, nous avons compris en outre ceux de nos opérations avec l'État pontifical, qui s'y trouve enclavé.

Il est à remarquer ensuite qu'en 1827, notamment pour l'ancien royaume des Pays-Bas et l'Allemagne, antérieurement à la constitution du Zollverein, quelques chiffres de l'exportation du commerce spécial, c'est-à-dire des produits français, se montrent supérieurs à ceux de l'exportation du commerce général, comprenant les marchandises françaises et étrangères. Cette différence, qui doit paraître étrange, tient à ce que les premiers sont des chiffres rectifiés, les seconds des chiffres incomplets, dont la rectification a été reportée sur les années suivantes. Ce que nous avons déjà dit ailleurs du sens qu'il faut attacher aux mots *provenance* et *destination*, a surtout de l'importance pour l'examen de ces mêmes tableaux. Ainsi, notre commerce avec la Belgique, l'Association allemande, la Suisse, les États sardes, etc., ne comprend pas seulement des produits originaires ou destinés à la consommation de ces contrées, mais aussi des marchandises de transit de la provenance ou à la destination de pays plus éloignés, tels que, respectivement, les Pays-Pays, les villes anséatiques, le reste de l'Allemagne, la Pologne, la Russie, l'Autriche, les principautés danubiennes et la Turquie. De même, les chiffres assignés par la douane française aux Pays-Bas, aux villes anséatiques, aux royaumes du Nord, à la Russie, à l'Autriche et à la Turquie, ne représentent que notre commerce maritime et direct avec ces contrées, non la totalité des marchandises échangées entre elles et la France. On comprend qu'il ne saurait en être autrement, vu la difficulté, l'impossibilité même de déterminer l'importance des envois qui se font en transit, par la voie de terre, ou des échanges opérés de seconde main sur les marchés intermédiaires, dans les entrepôts anséatiques ou aux foires de Leipzig, par exemple.

Cette réserve faite, on est frappé de l'immense accroissement que présentent nos opérations avec presque tous les pays, et généralement avec toutes les nations commerçantes. A part la crise des trois dernières années et l'influence paralysante qui en est résultée pour le trafic de l'Europe avec les États-Unis, il n'y a lieu de nommer que le Danemark, le Mecklembourg, la Russie méridionale et l'Autriche, les Philippines, quelques-unes des républiques les plus agitées de l'Amérique espagnole (le Mexique, Haïti) et, parmi nos propres colonies, le Sénégal, l'Inde et les Antilles françaises, dont l'abolition de

l'esclavage a ralenti, pendant quelque temps, le travail de production, comme les seuls pays avec lesquels notre commerce n'offre pas une progression continue, mais subit de fortes vicissitudes ou est demeuré plus ou moins stationnaire. Nous en indiquerons les causes au tome second. Ici, bornons-nous à faire remarquer qu'avec l'Autriche en particulier la décroissance n'est qu'apparente, les soies lombardes, comprises exceptionnellement dans les chiffres de notre commerce d'importation directe avec cette puissance jusqu'en 1836, ayant été ultérieurement portées, par l'administration des douanes, sur les comptes des pays (Piémont et Suisse) par les frontières desquels elles nous arrivent en transit.

Si le progrès a été général et continu depuis 1827, il s'est pourtant très-inégalement réparti entre les deux périodes sur lesquelles portent nos comparaisons. Dans la première, qui finit avec la royauté de Juillet, il a été constant, mais lent; dans la seconde, qui ne commence, au point de vue du développement de la prospérité commerciale qu'avec l'établissement du second empire, puisqu'il a fallu trois années à notre commerce pour se relever du coup que lui avait porté la révolution de Février et retrouver son niveau, l'essor qu'il prend est vraiment prodigieux et sans exemple dans l'histoire. Nos échanges avec l'Angleterre, qui, de 1827 à 1847, avaient seulement doublé, quintuplent en dix ans, pendant qu'on les voit quadrupler avec le Portugal et la Grèce, tripler avec l'Allemagne et la Suisse, l'Algérie, le Brésil et le Chili, doubler avec la Belgique et les Pays-Bas, l'Espagne et l'Italie, la Suède et la Norvége, le Levant et l'extrême Orient, la Réunion, les États-Unis et Haïti même. Toutefois, les résultats les plus merveilleux sont ceux qu'offre la comparaison des chiffres du cap de Bonne-Espérance et de l'île Maurice, de Buenos-Ayres et du Pérou, en 1847 et en 1860.

C'est en cette dernière année que notre commerce extérieur atteint son plus grand développement normal. Dans les années suivantes, marquées par la lutte acharnée qui se poursuit encore entre le Nord et le Sud des États-Unis, l'interruption des envois de coton d'Amérique et les autres maux résultant de cette terrible crise, auraient sans doute fait subir un recul au mouvement des échanges, si le nouveau régime inauguré par le traité anglo-français n'avait puis-

samment contribué, par la suppression d'une multitude d'entraves, à favoriser l'activité commerciale et à multiplier les affaires et les relations, dans beaucoup d'autres sens.

Un résumé succinct des rapports numériques de ces variations diverses les fera mieux ressortir.

Voici d'abord le rang d'importance et la part proportionnelle des principaux pays dans le mouvement général de notre commerce extérieur, établis pour la période décennale 1847-1856 :

PARTS PROPORTIONNELLES DE CHAQUE PAYS

dans la somme totale du mouvement des marchandises.

	en valeurs officielles.	en valeurs réelles.	
Grande-Bretagne	15.9	17.6	p. 100
États-Unis	14.7	14.6	—
Belgique	10.2	10.6	—
Suisse	8.9	8.4	—
États sardes	5.9	5.8	—
Espagne	5.»	4.7	—
Association allemande	4.5	4.6	—
Algérie	4.1	3.2	—
Empire turc	3.4	3.5	—
Empire russe	2.3	2.4	—
Brésil	2.1	2.1	—
Deux-Siciles	1.6	1.7	—
Inde anglaise	1.6	1.4	—

Ces treize pays couvraient ensemble plus des quatre cinquièmes du commerce extérieur de la France. L'Angleterre n'est montée au premier rang que dans le cours de cette période. Jusqu'en 1847 elle était primée par les États-Unis, comme la Belgique l'était par la Suisse et les États sardes, l'Espagne par l'Association allemande, etc. Depuis 1856, l'ordre de ce groupement a subi de nouvelles modifications. En 1860, année normale, les puissances étrangères avec lesquelles nos échanges de marchandises avaient gagné le plus d'importance, étaient derechef, après l'Angleterre et les États-Unis, la Suisse, l'Association commerciale allemande, la Belgique, les États sardes, l'Espagne, la Turquie, le Brésil et la Russie. Ces dix pays réunis figuraient pour les trois quarts à peu près des valeurs officielles et pour les 73 centièmes environ des valeurs réelles, dans la somme totale de ces mêmes opérations.

Quant à l'Algérie et à nos autres colonies ou possessions d'outre-

mer, elles étaient comprises, en 1860, pour 7 ½ p. 100 dans la somme des valeurs tant réelles qu'officielles de notre commerce général.

Maintenant résumons, pour la même année, en en comparant les chiffres avec ceux de 1847 et de 1827, ainsi que des années de crise 1861 et 1862, l'ensemble de notre commerce de marchandises avec les contrées qui participent le plus largement à ces échanges, soit, pour le moins, dans la proportion d'un centième du total général de ceux-ci.

1° *Possessions et colonies françaises.*

(Valeurs réelles en millions de francs.)

	1827.	1847.	1860.	1861.	1862.	PROPORTION D'ACCROISSEMENT de 1827 à 1847.	de 1847 à 1860.
Algérie	»	73	220	201	175	»	201 p. 100
Antilles françaises	82	80	89	81	83	3 p. 100 (dim.)	12 —
Ile de la Réunion	19	28	69	80	67	49 —	145 —

L'entière soumission de l'Algérie, qui a permis d'y réduire beaucoup l'armée d'occupation, en grande partie approvisionnée par la métropole, explique la diminution de notre trafic avec cette province, depuis 1860. L'île de la Réunion, qui a pu recruter des bras, pour le travail des plantations, plus facilement que nos Antilles, n'est, on le voit, pas restée stationnaire comme celles-ci; cependant le commerce y suit, naturellement, aussi les vicissitudes des récoltes.

2° *Pays étrangers.*

(Valeurs réelles en millions de francs.)

	1827.	1847.	1860.	1861.	1862.	PROPORTION D'ACCROISSEMENT de 1827 à 1847.	de 1847 à 1860.
Angleterre	128	262	1,260	1,175	1,490	104 p. 100	380 p. 100
États-Unis	153	323	627	506	214	110 —	94 —
Suisse	54	180	551	470	534	234 —	205 —
Association allemande	82	130	468	473	454	60 —	260 —
Belgique	»	210	410	445	551	» —	95 —
États sardes	90	148	315	»	»	63 —	114 —
Espagne	86	121	241	290	274	40 —	100 —
Empire turc	25	118	210	198	260	370 —	78 —
Brésil	25	48	134	166	182	94 —	182 —
Empire russe	23	122	120	223	138	430 —	2 — (dimin.)
Confédérat. Argentine	2	2	91	71	68	» —	5,967 —
Pays-Bas	»	38	75	69	90	» —	97 —
Inde anglaise	15	28	68	72	87	87 —	145 —
Antilles espagnoles	18	40	62	75	89	124 —	54 —
Pérou	10	8	58	47	53	24 (dimin.)	628 —

Si, par des groupements, on étend les comparaisons à toute l'Italie, moins les possessions autrichiennes, à l'Allemagne entière, en y comprenant les villes anséatiques et le Mecklembourg, au Levant, en rattachant à l'empire turc l'Égypte et les États barbaresques, et aux deux rives du Rio de la Plata, par l'adjonction de Montevideo ou de la république orientale de l'Uruguay à la Confédération Argentine, dont le grand entrepôt maritime est Buenos-Ayres, on obtient, pour notre commerce général, avec chacune de ces quatre régions, les résultats suivants :

(Millions de francs.)

	1827.	1847.	1860.	1861.	1862.	PROPORTION D'ACCROISSEMENT de 1827 à 1847.	de 1847 à 1860.
	—	—	—	—	—	—	—
Allemagne	101	170	515	529	498	69 p. 100	204 p. 100
Italie	127	238	481	510	519	88 —	103 —
Levant et Barbarie.	49	155	306	304	373	220 —	97 —
Rio de la Plata	2	23	139	109	115	1,400 —	518 —

Les pays avec lesquels notre commerce avait le plus augmenté de 1827 à 1847, étaient, comme on voit, la Russie, la Turquie, la Suisse et, sans doute, aussi la Belgique, non encore séparée de la Hollande, au commencement de cette période; puis les Antilles espagnoles, les États-Unis et l'Angleterre. Mais, dans la période décennale suivante, cet ordre apparaît complétement modifié, et les échanges dans lesquels se manifeste l'accroissement le plus rapide, sont ceux avec le Pérou, la Plata, l'Angleterre, l'Allemagne et la Suisse, le Brésil et l'Inde anglaise, l'Italie et l'Espagne. Le Levant, les Pays-Bas et la Belgique, les États-Unis et les Antilles espagnoles ne viennent qu'après, dans cette mesure de progression. A l'égard des ports du Rio de la Plata, il faut observer que le développement, si prompt et si fructueux, des échanges avec cette partie de la ci-devant Amérique espagnole s'est trouvé complétement interrompu en 1847 à Buenos-Ayres, par suite de l'attitude hostile que le gouvernement français d'alors avait prise contre l'ex-dictateur de la République Argentine, Rosas, dans ses démêlés avec l'Uruguay, seul ouvert, à cette époque, aux opérations de notre commerce avec ce riche bassin fluvial.

Les chiffres des années 1861 et 1862, rapprochés de ceux de 1860, font ressortir l'effet général de la crise cotonnière, qui a fait

tomber notre commerce avec les ports de l'Union au tiers de ce qu'il était en cette année, et mettent simultanément en relief l'influence salutaire et réparatrice que l'introduction d'un esprit libéral dans le régime des douanes françaises a exercée sur les relations de notre commerce avec la plupart des autres pays d'Europe et d'outre-mer, au point de compenser à peu près la perte énorme dont il a subi sa part aux États-Unis. C'est là, toutefois, un sujet sur lequel nous aurons l'occasion de revenir plus particulièrement tout à l'heure.

Les résultats généraux que nous venons de passer en revue, comprennent, il ne faut pas l'oublier, le mouvement d'entrepôt et de transit, dont il sera traité dans des chapitres spéciaux et sur lequel notre commerce ne bénéficie que des frais de transport et d'expédition des marchandises. Si nous nous bornons à considérer le mouvement de notre commerce propre ou spécial, autrement dit celui des articles étrangers et coloniaux entrés dans la consommation française, d'une part, et celui des produits français exportés, de l'autre, voici comment il se répartissait, dans les mêmes années, entre les pays principaux, pour l'ensemble des importations et exportations réunies, d'abord :

	(Valeurs réelles en millions de francs.)			PROPORTION D'ACCROISSEMENT.	
1° *Possessions et colonies françaises.*	1860.	1861.	1862.	de 1847 à 1860.	
Algérie	211	192	166	268 p. 100	
Antilles françaises	85	75	75	19 —	
Ile de la Réunion	68	75	62	150 —	
2° *Pays étrangers.*					
Angleterre	907	895	1,145	361 —	
États-Unis	490	445	196	120 —	
Belgique	344	382	466	113 —	
Association allemande	281	334	340	184 —	
États sardes	247	»	»	118 —	
Suisse	191	202	197	214 —	
Espagne	173	201	192	101 —	
Empire turc	149	145	190	75 —	
Empire russe	86	185	104	28 —	(dimin.)
Brésil	83	94	108	230 —	
Confédération Argentine	72	59	58	6,606 —	
Inde anglaise	71	67	85	254 —	
Suède et Norvége	54	63	53	98 —	
Pays-Bas	52	50	56	148 —	
Pérou	50	40	47	611 —	

Avec les quatre groupes de pays ci-après, l'ensemble de notre commerce spécial se chiffrait ainsi :

	1860.	1861.	1862.	PROPORTION D'ACCROISSEMENT. de 1847 à 1860.
	—	—	—	—
Italie	357	369	377	99 p. 100
Allemagne	317	379	374	143 —
Levant et Barbarie	223	227	280	97 —
Rio de la Plata	105	89	98	650 —

On voit que, dans notre commerce propre, la Belgique passe aujourd'hui, pour l'importance des échanges de marchandises opérés pour son compte ou par son intermédiaire, avant l'Allemagne, l'Italie et la Suisse, depuis 1862 même bien avant les États-Unis. L'Espagne et la Turquie gardent le rang qu'elles ont dans notre commerce général. La Hollande cède le pas à l'Inde anglaise, ainsi qu'à la Suède et à la Norvége. De grandes fluctuations, déterminées surtout par l'inégalité de nos besoins de grains étrangers, caractérisent la marche de nos opérations avec les ports russes, ceux de la mer Noire particulièrement.

Le progrès dans le développement des échanges, au point de vue de notre commerce propre, depuis 1847, a été le plus remarquable pour l'Amérique du Sud, pour l'Angleterre et l'Inde anglaise, la Suisse, l'Allemagne, la Hollande, les États-Unis jusqu'en 1860, la Belgique et l'Espagne, pays avec chacun desquels la somme de nos opérations a plus que doublé. Elle a, de même, presque doublé avec l'Italie, le Levant, la Suède et la Norvége.

En 1862, le déficit, d'environ 250 millions de francs pour le moins, dans notre commerce propre avec les États-Unis, a été largement compensé par l'augmentation constatée, depuis la mise en vigueur des derniers traités, dans nos échanges avec l'Angleterre et la Belgique, ainsi qu'avec les échelles du Levant, l'Italie, l'Espagne, la Suisse, l'Allemagne et la Hollande, la Suède et la Norvége, le Brésil et l'Inde anglaise. Pour le commerce avec la Russie, l'année 1861, marquée par une disette de grains en France, ne pouvait qu'être extrêmement favorable. L'activité des relations avec les ports de la Plata et le Pérou, qui s'était beaucoup affaiblie, la même année, se relève aussi, dès l'année suivante. Le trafic avec nos colonies persiste presque seul dans son état stationnaire depuis quelque temps, aux Antilles surtout.

A l'importation, voici les pays qui ont fourni le plus à la consommation française :

(Valeurs réelles en millions de francs.)

1° *Possessions et colonies françaises.*	IMPORTATION POUR LA CONSOMMATION. 1860.	1861.	1862.	PROPORTION D'ACCROISSEMENT de 1847 à 1860.
Algérie	58	61	41	2,457 p. 100
Antilles françaises	46	38	41	9 —
La Réunion	42	46	34	116 —
2° *Pays étrangers.*				
Angleterre	308	438	526	326 —
États-Unis	240	363	96	117 —
Belgique	177	224	259	59 —
États sardes	118	»	»	53 —
Association allemande	117	172	130	121 —
Empire turc	108	112	140	50 —
Espagne	68	72	55	85 —
Inde anglaise	61	58	74	250 —
Ports russes	60	155	73	42 — (dimin.)
Suisse	55	59	59	106 —
Suède et Norvége	50	57	48	98 —
Confédération Argentine	36	34	32	17,600 —
Pays-Bas	32	30	31	176 —
Brésil	23	32	45	200 —

Pour nos quatre groupes, les chiffres s'établissent ainsi :

	1860.	1861.	1862.	PROPORTION D'ACCROISSEMENT de 1847 à 1860.
Italie	173	180	194	44 p. 100
Levant et Barbarie	153	167	178	63 —
Allemagne	134	194	141	105 —
Rio de la Plata	47	48	56	434 —

Nous avons déjà fait observer ailleurs que, depuis le dégrèvement de la plupart des matières premières à l'importation en France, ces marchandises exemptes de droits, non déclarées pour l'entrepôt ou le transit, lors même qu'elles sont en partie destinées à la réexportation, se confondent, sur les relevés du commerce spécial, avec celles qui entrent dans notre consommation propre. Les chiffres ci-dessus ne représentent donc plus strictement celle-ci, mais empiètent aussi, plus ou moins, sur le domaine du transit. Ajoutons que, dans notre approvisionnement, l'Italie et les pays levantins l'emportent sur l'Allemagne, et la Suisse n'occupe que le dixième rang, parmi nos fournisseurs étrangers, au lieu du sixième, qui lui appartient

dans l'ensemble de notre commerce spécial. Quant à nos importations de l'Algérie et de l'île de la Réunion, elles ont atteint leur maximum en 1861.

Parmi les pays qui ont offert à la production française les plus larges débouchés, les suivants doivent être signalés comme les principaux :

(Valeurs réelles en millions de francs.) 1° *Possessions et colonies françaises.*	1860.	1861.	1862.	PROPORTION D'ACCROISSEMENT de 1847 à 1860.
Algérie	153	131	125	178 p. 100
Antilles françaises	39	37	35	31 —
La Réunion	26	29	28	244 —
2° *Pays étrangers.*				
Angleterre	599	457	620	413 —
États-Unis	250	82	100	122 —
Belgique	167	158	207	234 —
Association allemande	164	162	210	253 —
Suisse	136	143	138	300 —
États sardes	128	»	»	266 —
Espagne	105	129	138	117 —
Brésil	59	62	63	239 —
Empire turc	40	33	50	212 —
Confédération Argentine	36	26	27	4,038 —
Pérou	32	23	25	473 —
Chili	27	17	18	224 —
Ports russes	27	30	32	64 —
Antilles espagnoles	26	16	20	146 —

A ces chiffres il nous reste à ajouter, pour les pays réunis en groupes, les résultats collectifs ci-après :

	1860.	1861.	1862.	PROPORTION D'ACCROISSEMENT de 1847 à 1860.
Italie	184	189	183	211 p. 100
Allemagne	183	185	233	185 —
Levant et Barbarie	70	60	82	256 —
Rio de la Plata	58	42	42	1,026 —

Notre exportation de produits nationaux s'est accrue dans une mesure plus ou moins forte, de 1847 à 1860, pour tous ces pays indistinctement. Les marchés où la rapidité de la progression de ce débit saute le plus aux yeux, dans cette période, sont d'abord ceux de la Plata, du Pérou, de la Grande-Bretagne et de la Suisse ; puis viennent, en seconde ligne, parmi les pays étrangers, les échelles du Levant, l'Association allemande, le Brésil, la Belgique, le Chili, l'Italie, etc.

Le débouché le plus important pour nos articles est, depuis une vingtaine d'années, l'Angleterre. La guerre d'Amérique a eu, comme on voit, pour conséquence une diminution de plus de 150 millions de francs dans la valeur annuelle de nos envois de ces produits aux États-Unis, qui, après avoir longtemps primé leur ancienne métropole dans notre clientèle, s'étaient ensuite maintenus au deuxième rang jusqu'en 1860. Dans les circonstances actuelles, ce marché n'entre plus en considération, pour l'importance de ses achats directs en articles de France, qu'après l'Allemagne, la Belgique et l'Italie, la Suisse et l'Espagne même. L'infériorité de la Russie, comme débouché, n'est qu'apparente, cet empire recevant presque tous les produits de luxe que nous lui fournissons par la voie de terre, c'est-à-dire par les frontières de l'Allemagne. Il en est de même pour les trois royaumes du Nord, qui s'approvisionnent d'articles français principalement par l'entremise de Hambourg.

Il importe de mentionner aussi, comme figurant parmi nos meilleurs débouchés, par suite de la faveur qu'y obtiennent généralement nos produits, l'opulente île de Cuba, l'île danoise de Saint-Thomas, principal entrepôt de rassortiment des Antilles, et le Mexique, trop longtemps réduit à la misère par l'anarchie, qui l'empêchait de tirer parti d'un fonds de richesses naturelles inépuisable. Ajoutons, enfin, la Chine et l'Indo-Chine, avec lesquelles, toutefois, nos relations commencent seulement à se développer.

Les derniers traités de commerce, qui avaient imprimé, dès 1861, une grande activité au mouvement des importations de la Grande-Bretagne et de la Belgique en France, n'ont commencé qu'en 1862 à favoriser aussi, mais dans une mesure plus faible, jusqu'à présent, le développement de l'exportation de nos propres produits pour ces deux contrées. En effet, comparativement à 1860, celle-ci ne s'est accrue que de 61 millions de francs, soit de 21 seulement pour l'Angleterre et de 40 pour la Belgique, tandis que les marchandises venues de ces pays et déclarées pour la consommation française, ont présenté une augmentation totale de 300 millions de francs, soit de 218 pour la première et de 82 pour la seconde des susdites prove-

nances, en 1862. Il y a dans ces résultats une inégalité frappante, mais plus grave en apparence qu'en réalité ; car, dans les envois d'Angleterre il est entré cette année pour 114 $^1/_2$ millions de francs de soies de Chine et d'Orient, pour 73 millions de coton brut, pour 8 millions de café[1], sans parler de beaucoup d'autres produits exotiques, ce qui y réduit beaucoup le chiffre des articles anglais proprement dits. De même, une foule de marchandises originaires de la Prusse rhénane et du nord de l'Allemagne, se mêlent à celles que nous recevons de la Belgique. S'il y a une différence en faveur de cette contrée et de nos voisins d'outre-Manche, ce qu'il y aura lieu d'examiner au livre suivant, la transformation d'une partie de l'industrie française et ses progrès, dans le sens d'une plus grande économie de production, favorisés par le dégrèvement des principales matières premières, ne tarderont pas, sans doute, à l'effacer complétement. En outre, nos débouchés se sont beaucoup élargis, la même année, en Allemagne, en Espagne et dans les échelles du Levant. Nos exportateurs ont dû se dédommager en partie, de ces divers côtés, du déclin subit de leurs opérations sur le marché transatlantique dès États-Unis et de l'Amérique espagnole.

De la comparaison générale du mouvement d'entrée et de sortie de notre commerce spécial, il résulte que la balance y est décidément en notre faveur avec l'Angleterre, la Suisse, l'Allemagne, l'Espagne et le Portugal, la Grèce et l'Algérie, où ce fait s'explique naturellement, par la présence d'une colonie civile et d'un corps d'occupation nombreux, dont les habitudes sont toutes françaises et dont l'entretien est à la charge de la métropole; en Amérique, enfin, avec le Brésil, le Chili, le Pérou et le Mexique. Notre colonie pénitentiaire de la Guyane se trouve à peu près dans le même cas que l'Algérie.

Les pays avec lesquels l'équilibre, dans l'échange des produits, s'est le mieux établi, ou qui du moins en approchent le plus, sont les États-Unis, l'Italie, le cap de Bonne-Espérance et Maurice, les États

---

1. Les chiffres correspondants de 1861 n'étaient que de 90, 7 et 3 millions, contre 112, il est vrai, 3 et 2, respectivement, en 1860.

de l'ancienne Colombie, le Centre-Amérique et la Plata. Les pays desquels, au contraire, nous tirons beaucoup plus que nous ne leur fournissons directement nous-mêmes, sont la Hollande, et, depuis 1861, aussi la Belgique, la Russie, la Suède et la Norvége, l'Autriche, le Levant et les États barbaresques, les côtes occidentales et orientales d'Afrique, les Indes orientales anglaises et hollandaises, les Philippines, nos propres comptoirs de l'Inde, les Antilles espagnoles, Haïti, nos trois principales colonies à culture et nos établissements de pêche, en raison de cette industrie même. Il importe cependant d'observer qu'avec les pays transatlantiques nos échanges sont sujets à de bien plus grandes fluctuations qu'avec les contrées d'Europe ou de la Méditerranée, et que l'on ne peut encore qualifier que d'irrégulières ou purement accidentelles nos relations avec l'Australie, la Chine et la majeure partie de l'extrême Orient.

La disposition des états du commerce britannique, antérieurement à 1854, année de l'adoption des nouvelles valeurs anglaises, ne permet pas de conformer le cadre de l'exposé des résultats de ce commerce à celui des tableaux de répartition du commerce de la France. Il faut renoncer aussi à déployer le parallèle sur une période de même étendue. En ce qui concerne l'importation et la réexportation du Royaume-Uni, on n'a des données exactement comparables entre elles qu'à partir de 1849, même pour les valeurs officielles. Il n'est possible de remonter jusqu'à 1827 et même beaucoup plus haut, sur la base des déclarations de valeurs, que pour les exportations de produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni, le contrôle de cette branche étant depuis longtemps organisé avec soin. Nous trouvons aussi, dans Porter, sur le mouvement de répartition des exportations de cette catégorie entre les principaux groupes géographiques du globe, un tableau récapitulatif très-intéressant, auquel nous empruntons les chiffres concernant les années 1815, 1824, 1834, 1842 et 1849. Ils mettront le lecteur à même de juger des effets de toutes les réformes opérées successivement, dans la législation commerciale de la Grande-Bretagne, par Huskisson et sir Robert Peel. Voici ce résumé :

PROGRÈS DE L'EXPORTATION

des produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni pour les divers groupes de pays.

(Valeurs déclarées en milliers de livres sterling.)

	1815.	1824.	1834.	1842.	1849.
Europe { septentrionale	11,972	7,691	9,506	14,031	13,957
Europe { méridionale	8,765	8,008	8,501	9,879	11,169
Asie	2,932	3,692	4,644	7,456	10,931
Afrique	334	418	993	1,733	2,465
États-Unis	13,255	6,090	6,845	3,529	11,971
Amérique anglaise	10,688	5,779	4,351	4,925	4,308
Indes occidentales étrangères	1,157	1,171	1,270	854	1,552
Amérique centrale et méridionale	2,531	5,573	5,178	4,975	7,243
Totaux	51,633	38,422	41,289	47,381	63,596

Nous n'avons fait entrer en ligne de comparaison les chiffres de 1815 que pour faire ressortir la baisse de prix qu'ont éprouvée, par des causes déjà mentionnées plus haut, les produits britanniques, pendant la crise de transition de l'état de guerre à l'état de paix. A cette baisse, en partie simplement nominale, du reste, doit être attribuée surtout la diminution constatée, pour 1824, dans les envois à l'Europe et à l'Amérique septentrionale. C'est en Asie, par suite de la suppression des monopoles de la Compagnie des Indes, en Afrique et dans l'Amérique du Sud, que les débouchés des marchandises anglaises offrent, comme on voit, les plus fortes proportions d'accroissement, de 1815 à 1849. La valeur des exportations triple et quadruple presque à destination de l'Amérique du Sud et de l'Asie; pour l'Afrique, l'augmentation est même de près de 700 p. 100. Il y a également une amélioration, beaucoup moins sensible pourtant, dans le débouché de l'Europe méridionale. Celui des États-Unis ne reprend une importance croissante que depuis les réformes de sir Robert Peel. Dans les pays industrieux de l'Europe septentrionale, les produits britanniques perdent visiblement du terrain, jusqu'à l'époque de la révolution de Juillet, et c'est surtout le besoin de l'Angleterre de ranimer le développement de ses échanges avec ces pays, et de remédier à la gêne qu'elle éprouvait dans ses relations avec le continent, qui finit, outre Manche, par convaincre tous les esprits de la nécessité d'entrer dans les voies d'une large pratique de la liberté commerciale.

Les tableaux de répartition qui vont suivre, empruntés au dernier *Statistical abstract*, montrent les progrès remarquables du commerce

britannique avec le monde entier, depuis l'accomplissement de cette grande œuvre de réforme économique. Ils comprennent, comme les états français, mais dans des cadres autrement disposés, pour l'ensemble du Royaume-Uni, le mouvement général par pays de toutes les importations et exportations, avec la distinction, pour ces dernières, entre les produits britanniques et les produits étrangers et coloniaux. Malheureusement la statistique, suivant l'observation déjà faite plus haut, ne permet de remonter, dans l'estimation des marchandises à leur valeur réelle, aux années antérieures à 1854, que pour les seules exportations des produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni.

Pour ce qui concerne le mouvement de 1862, les états de commerce relatifs à cette année, qui viennent de paraître, permettent de combler les lacunes qui existaient encore à cet égard. A la répartition du mouvement des marchandises nous ajouterons les résultats du contrôle de l'entrée et de la sortie des métaux précieux, comme pour la France, plus les relevés de la provenance et de la destination des marchandises transbordées, que la douane anglaise distingue complétement de celles qui alimentent le commerce extérieur de son propre marché.

COMMERCE EXTÉRIEUR DU ROYAUME-UNI.

RÉPARTITION

DU MOUVEMENT GÉNÉRAL DES MARCHANDISES BRITANNIQUES,

COLONIALES ET ÉTRANGÈRES

PAR PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION

1. Comme les valeurs réelles que présentent ces tableaux sont exprimées en [illegible]

1° MOUVEMENT GÉNÉRAL DES IMPORTATI[...]

(Valeurs ré[...]

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.		1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	186[...]
I. Étranger.										
Russie. Ports du nord.	Import.	1,300	20	10,000	9,929	8,453	9,684	11,083	8,361	[illegible]
	Export.	14	»	3,159	4,622	4,834	5,728	4,969	5,321	[illegible]
Russie. Ports du midi.	Import.	2,953	453	1,562	3,518	3,487	3,865	5,119	4,462	[illegible]
	Export.	60	»	212	353	428	615	477	444	[illegible]
Suède et Norvége	Import.	3,879	3,925	2,980	2,754	2,519	3,530	4,354	3,572	[illegible]
	Export.	1,093	1,415	1,562	1,281	1,044	1,424	1,571	1,751	[illegible]
Danemark avec l'Islande.	Import.	2,706	3,087	2,202	2,716	1,978	2,523	2,576	2,256	[illegible]
	Export.	990	1,020	1,387	1,007	784	933	916	1,142	[illegible]
Antilles danoises.	Import.	102	104	47	56	96	125	67	379	[illegible]
	Export.	607	609	684	932	595	678	678	720	[illegible]
Prusse	Import.	9,056	10,243	4,535	6,732	4,108	4,756	7,514	6,441	[illegible]
	Export.	2,516	3,117	1,559	2,637	2,675	2,237	2,879	4,058	[illegible]
Hanovre	Import.	399	358	377	406	239	160	357	285	[illegible]
	Export.	371	512	1,763	2,521	2,367	1,461	1,893	1,883	[illegible]
Villes anséatiques.	Import.	6,222	4,816	5,303	5,822	4,319	5,242	7,028	6,058	[illegible]
	Export.	10,134	11,695	13,395	12,599	11,578	12,242	13,780	13,047	[illegible]
Hollande	Import.	6,731	6,461	7,433	7,204	6,265	6,713	8,257	7,693	[illegible]
	Export.	6,894	7,170	8,263	8,884	8,094	8,159	9,753	10,990	[illegible]
— Java et Sumatra	Import.	214	172	41	152	68	250	349	191	[illegible]
	Export.	642	534	776	754	836	1,150	1,426	1,096	[illegible]
Belgique	Import.	3,631	2,534	2,937	3,392	3,061	3,533	4,079	3,818	[illegible]
	Export.	3,356	3,947	4,013	3,919	4,329	3,704	3,965	4,914	[illegible]
France	Import.	10,448	9,146	10,387	11,965	13,272	16,871	17,774	17,827	[illegible]
	Export.	6,391	10,422	10,471	11,327	9,242	9,562	12,701	17,427	[illegible]
— Algérie.	Import.	69	19	16	17	17	5	2	30	[illegible]
	Export.	12	21	20	19	21	22	44	21	[illegible]
— Sénégal	Import.	»	»	»	»	1	»	»	»	»
	Export.	9	11	5	10	16	11	1	4	[illegible]
Inde française	Import.	57	46	103	129	79	25	111	80	[illegible]
	Export.	»	»	»	3	1	»	1	»	»
Portugal	Import.	2,101	1,962	2,164	2,149	1,080	1,511	1,880	1,963	[illegible]
	Export.	1,520	1,535	1,889	1,780	1,670	1,671	2,041	2,356	[illegible]
— Açores et Madère	Import.	374	331	266	289	337	285	399	435	[illegible]
	Export.	129	133	95	123	135	106	167	165	[illegible]
Espagne et Baléares	Import.	3,595	4,800	3,645	3,685	2,258	3,285	3,992	4,458	[illegible]
	Export.	1,436	1,294	2,112	2,545	2,367	2,126	2,623	3,386	[illegible]
— Canaries	Import.	83	133	163	132	117	178	119	174	[illegible]
	Export.	89	117	130	115	117	145	142	132	[illegible]

1. Ports de la Méditerranée seulement, mais avec le transit anglo-indien (*overland*)

DES EXPORTATIONS DU ROYAUME-UNI.

milliers sterling.)

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION		1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
ol. esp., Fernando-Po. . .	Import.	126	158	11	28	3	9	24	26	14
	Export.	67	55	18	13	12	7	25	15	18
— Cuba et Porto-Rico	Import.	3,369	2,338	2,655	3,471	3,799	3,499	3,288	4,272	4,231
	Export.	1,079	1,101	1,424	1,917	1,916	1,753	1,610	1,460	1,966
— Philippines.	Import.	652	619	867	882	745	757	607	846	709
	Export.	355	400	427	538	549	691	679	792	469
Autriche . . .	Import.	846	1,019	902	649	670	969	986	1,246	1,180
	Export.	864	941	1,431	1,460	1,596	1,027	1,488	1,796	1,301
Italie, savoir :										
États sardes .	Import.	139	247	238	207	149	217	266	260	263
	Export.	1,225	1,110	1,492	1,574	1,361	1,889	2,297	2,738	2,741
Toscane . . .	Import.	752	748	554	534	538	648	575	561	441
	Export.	638	835	1,046	903	1,087	944	1,198	1,265	1,087
Deux-Siciles .	Import.	1,411	1,282	1,506	1,598	1,657	1,632	1,868	1,540	1,865
	Export.	672	1,096	1,400	1,249	1,787	1,344	1,480	2,340	1,831
États romains.	Import.	68	104	185	61	97	85	40	118	49
	Export.	157	148	323	327	421	266	302	454	508
Grèce.	Import.	96	732	1,427	571	672	696	677	790	798
	Export.	94	239	280	219	290	306	374	324	314
Turquie (sans la Syrie) . . .	Import.	2,219	2,295	2,383	2,347	2,605	2,728	3,180	3,637	4,261
	Export.	3,076	6,059	4,708	3,263	4,576	4,043	4,588	3,104	3,864
— Valachie et Moldavie . . .	Import.	447	64	685	570	1,213	1,008	2,252	1,123	634
	Export.	17	47	172	222	216	128	201	196	220
— Syrie et Palestine.	Import.	109	104	135	131	150	85	73	77	126
	Export.	383	976	773	712	774	638	668	885	604
Égypte [1]	Import.	3,356	3,675	5,754	7,854	6,026	8,572	10,348	8,398	12,226
	Export.	1,367	1,572	1,631	1,955	2,141	2,342	2,599	2,398	2,550
Maroc.	Import.	232	380	453	344	291	284	280	499	434
	Export.	98	160	162	190	120	115	215	188	212
États-Unis et Californie . .	Import.	29,795	25,742	36,048	33,647	34,258	34,294	44,727	49,390	27,715
	Export.	22,383	18,063	22,617	20,077	15,794	24,418	22,908	11,026	19,174
Mexique	Import.	221	231	222	342	318	381	491	348	620
	Export.	464	615	930	612	451	647	539	653	817
Amérique centrale.	Import.	141	235	222	320	177	287	225	314	492
	Export.	185	277	283	324	399	232	196	177	172
Haïti	Import.	117	72	153	122	65	112	123	137	152
	Export.	198	161	188	272	115	204	417	311	480
Nouvelle-Grenade.	Import.	376	440	486	479	496	562	555	488	811
	Export.	283	609	516	573	545	781	854	887	826

britannique avec le monde entier, depuis l'accomplissement de cette grande œuvre de réforme économique. Ils comprennent, comme les états français, mais dans des cadres autrement disposés, pour l'ensemble du Royaume-Uni, le mouvement général par pays de toutes les importations et exportations, avec la distinction, pour ces dernières, entre les produits britanniques et les produits étrangers et coloniaux. Malheureusement la statistique, suivant l'observation déjà faite plus haut, ne permet de remonter, dans l'estimation des marchandises à leur valeur réelle, aux années antérieures à 1854, que pour les seules exportations des produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni.

Pour ce qui concerne le mouvement de 1862, les états de commerce relatifs à cette année, qui viennent de paraître, permettent de combler les lacunes qui existaient encore à cet égard. A la répartition du mouvement des marchandises nous ajouterons les résultats du contrôle de l'entrée et de la sortie des métaux précieux, comme pour la France, plus les relevés de la provenance et de la destination des marchandises transbordées, que la douane anglaise distingue complétement de celles qui alimentent le commerce extérieur de son propre marché.

DES EXPORTATIONS DU ROYAUME-UNI (*Fin*).

milliers sterling.)

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.		1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
Prov. de l'Amérique du Nord	Import.	7,192	4,693	6,854	6,399	4.679	5,474	6,827	8,668	8,499
	Export.	6,281	3,089	4,379	4,668	3,448	3,966	3,987	4,156	4,781
Honduras (établissem. angl.)	Import.	567	493	435	424	333	287	309	296	300
	Export.	144	174	212	166	145	123	154	207	119
Antilles et Guyanes anglaises	Import.	5,614	5,470	5,575	7,215	6,342	5,398	5,995	5,860	6,265
	Export.	2,069	1,983	2,095	2,601	2,477	2,425	2,638	2,678	3,336
Australie et dépendances . .	Import.	4,302	4,500	5,736	5,925	5,291	5,835	6,469	6,901	7,110
	Export.	13,406	7,222	11,672	13,175	11,613	12,495	10,599	11,531	12,847
Inde anglaise .	Import.	10,673	12,669	17,263	18,650	14,989	15,245	15,107	21,969	34,134
	Export.	9,621	10,853	11,025	12,192	17,394	20,783	17,685	17,053	15,346
Singapour . . .	Import.	794	616	806	940	763	1,108	1,054	1,913	2,376
	Export.	540	691	892	922	989	1,457	1,719	1,056	1,093
Ceylan	Import.	1,507	1,474	1,304	1,504	1,680	1,654	2,275	2,251	2,488
	Export.	414	326	411	549	570	698	712	508	607
Maurice	Import.	1,678	1,724	2,427	2,288	1,535	1,640	1,684	1,914	968
	Export.	401	318	437	682	654	582	565	590	542
Cap de Bonne-Espér. et Natal	Import.	691	950	1,503	1,794	1,723	1,685	1,714	1,422	1,518
	Export.	985	837	1,417	1,949	1,813	2,045	2,168	2,102	2,035
Établissem. de la côte d'Or. .	Import.	71	113	76	87	32	43	52	74	92
	Export.	135	128	119	114	106	75	106	158	140
— sur la rivière de Gambie . .	Import.	28	29	20	23	31	23	26	47	45
	Export.	75	76	65	79	71	60	42	82	91
Sierra-Leone .	Import.	154	141	100	107	145	99	63	73	98
	Export.	131	177	198	258	142	185	239	203	191
Autres possessions[3]	Import.	15	3	8	31	190	97	73	20	23
	Export.	75	70	91	101	89	183	121	90	135
Ports de Crimée[4]	Import.	»	7	48	»	»	»	»	»	»
	Export.	30	572	152	»	»	»	»	»	»
Totaux pour les possess. angl.	Import.	34,149	33,583	43,027	46,183	38,614	39,474	42,959	52,676	65,283
	Export.	36,375	28,456	35,858	39,677	42,009	47,639	43,997	43,361	45,424
TOTAUX GÉNÉR.	Import.	152,389	143,543	172,544	187,844	164,584	179,182	210,531	217,485	225,717
	Export.	115,821	116,691	139,220	146,174	139,783	155,693	164,521	159,632	166,168

...que et Indes portugaises, Antilles et Guyane hollandaises; établissements russes de la côte nord-ouest de l'Amérique ...rmanie, Siam et Cochinchine, Bornéo, Célèbes et petites îles de l'archipel Indien, Japon et îles des mers du Sud;

2° EXPORTATION DES PRODUITS DU S

(Valeurs décla

PAYS DE DESTINATION.	1827.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.
I. Pays étrangers.							
Russie. . . Ports du nord	1,409	1,701	1,692	1,379	1,298	1,158	994
Russie. . . Ports du midi		144	233	187	157	132	106
Suède et Norvége	86	349	312	367	363	447	43[illegible]
Danemark	105	254	296	354	454	445	45[illegible]
— Antilles danoises	•	401	176	392	593	578	538
Prusse	174	564	404	429	424	504	56[illegible]
Hanovre	4,655	147	141	151	232	227	36[illegible]
Villes anséatiques		6,007	4,668	5,386	6,756	6,920	6,873
Hollande	2,405	3,017	2,823	3,500	3,543	3,543	4,110
— Java et Sumatra	121	358	337	382	507	760	619
Belgique	•	1,059	824	1,458	1,136	985	1,076
France	447	2,554	1,026	1,951	2,402	2,028	2,731
— Algérie	•	14	9	13	15	7	7
— Sénégal	•	6	6	9	3	4	3
— Inde française	•	•	•	•	2	•	•
Portugal	1,400	890	1,176	980	1,029	1,048	1,104
— Açores et Madère	67	77	96	93	89	102	105
Espagne et Baléares	274	771	617	623	865	1,015	1,254
— Canaries		31	46	58	62	50	40
— Fernando-Po	•	3	5	3	4	32	18
— Cuba	649	897	733	1,036	849	1,164	1,033
— Porto-Rico		17	1	3	45	63	35
— Philippines	66	104	144	81	193	203	115
États sardes	1,943	355	612	741	775	706	924
Toscane		688	752	777	769	869	694
États romains		182	153	203	223	267	188
Deux-Siciles		637	696	1,115	1,026	1,266	912
Autriche		537	495	659	608	813	674
Grèce	532	234	285	289	202	221	153
Turquie		2,363	2,664	2,374	2,516	1,937	2,090
— Valachie et Moldavie		214	194	219	295	284	270
— Syrie et Palestine		415	258	338	303	360	511
Égypte[1]	54	538	510	638	649	969	956
Maroc	8	16	22	65	32	41	110
États-Unis et Californie	7,018	10,974	9,565	11,971	14,892	14,363	16,566

1. Voir la note de la page 520.

T DES EXPORTATIONS DU ROYAUME-UNI.

(… *milliers sterling.*)

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION		1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
Col. esp., Fernando-Po. . .	Import.	126	158	11	23	3	9	24	26	14
	Export.	67	55	18	13	12	7	25	15	18
— Cuba et Porto-Rico	Import.	3,369	2,333	2,655	3,471	3,799	3,499	3,288	4,272	4,231
	Export.	1,079	1,101	1,424	1,917	1,916	1,753	1,610	1,460	1,966
— Philippines.	Import.	652	619	867	882	745	757	607	846	709
	Export.	355	400	427	538	549	691	679	792	469
Autriche . . .	Import.	846	1,019	902	649	670	969	986	1,246	1,180
	Export.	864	941	1,431	1,460	1,596	1,027	1,488	1,796	1,301
Italie, savoir :										
États sardes .	Import.	139	247	238	207	149	217	266	260	263
	Export.	1,225	1,110	1,492	1,574	1,361	1,839	2,297	2,733	2,741
Toscane . . .	Import.	752	748	554	534	538	648	575	561	441
	Export.	638	835	1,046	903	1,087	944	1,198	1,265	1,087
Deux-Siciles .	Import.	1,411	1,282	1,506	1,598	1,657	1,632	1,868	1,540	1,865
	Export.	672	1,096	1,400	1,249	1,787	1,344	1,480	2,340	1,831
États romains.	Import.	68	104	185	61	97	85	40	118	49
	Export.	157	148	323	327	421	266	302	454	508
Grèce.	Import.	96	732	1,427	571	672	696	677	790	798
	Export.	94	239	280	219	290	306	374	324	314
Turquie (sans la Syrie) . . .	Import.	2,219	2,295	2,383	2,347	2,605	2,728	3,180	3,637	4,261
	Export.	3,076	6,059	4,708	3,263	4,576	4,043	4,588	3,104	3,864
— Valachie et Moldavie . . .	Import.	447	64	685	570	1,213	1,008	2,252	1,123	634
	Export.	17	47	172	222	216	128	201	196	220
— Syrie et Palestine.	Import.	109	104	135	131	150	85	73	77	126
	Export.	383	976	773	712	774	638	668	885	604
Égypte[1]	Import.	3,356	3,675	5,754	7,854	6,026	8,572	10,348	8,398	12,226
	Export.	1,367	1,572	1,631	1,955	2,141	2,342	2,599	2,398	2,550
Maroc.	Import.	232	380	453	344	291	284	280	499	434
	Export.	93	160	162	190	120	115	215	188	212
États-Unis et Californie . .	Import.	29,795	25,742	36,048	33,647	34,258	34,294	44,727	49,390	27,715
	Export.	22,333	18,063	22,617	20,077	15,794	24,418	22,908	11,026	19,174
Mexique	Import.	221	231	222	342	318	381	491	348	620
	Export.	464	615	930	612	451	647	539	653	817
Amérique centrale.	Import.	141	235	222	320	177	287	225	314	492
	Export.	185	277	283	324	399	232	196	177	172
Haïti	Import.	117	72	153	122	65	112	123	137	152
	Export.	198	161	188	272	115	204	417	311	480
Nouvelle-Grenade.	Import.	376	440	486	479	496	562	555	433	811
	Export.	283	609	516	573	545	781	854	837	826

EXPORTATION DES PRODUITS DU SOL E

(Valeurs déclaré

PAYS DE DESTINATION.	1827.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.
Mexique	693	101	946	779	452	578	366
Amérique centrale	2	87	75	118	251	320	261
Haïti	258	192	88	109	275	239	251
Nouvelle-Grenade		146	248	331	331	320	502
Venezuela	214	182	56	179	301	350	274
Équateur		»	6	10	33	54	3
Brésil	2,312	2,569	2,067	2,445	2,545	3,519	3,464
Uruguay (Monte-Video)	155	334	157	37	60	218	615
Buenos-Ayres		156	449	1,368	849	458	838
Chili	400	866	967	1,090	156	1,182	1,167
Pérou	228	601	853	878	846	1,208	1,024
Chine (Hong-Kong non compris)	611	735	795	885	976	1,529	1,918
Côtes occidentales d'Afrique[1]	156	287	373	377	434	374	314
Autres pays[2]	»	210	111	176	120	191	155
Totaux des pays étrangers	26,231	42,926	39,163	47,002	51,939	54,050	57,793
II. Possessions britanniques.							
Iles anglo-normandes	321	542	599	634	506	614	564
Gibraltar	1,045	467	752	533	388	481	511
Malte	201	196	379	388	314	301	257
Iles Ioniennes	37	143	179	166	136	223	159
Colonies de l'Amérique du Nord	1,307	3,233	1,991	2,281	3,235	3,814	3,065
Honduras (établissem. angl.)	3,588	171	112	206	183	233	123
Indes occidentales et Guyane		2,103	1,435	1,820	2,030	2,201	1,909
Australie et dépendances	340	1,644	1,464	2,080	2,602	2,807	4,222
Hong-Kong	»	769	650	652	598	632	585
Indes orientales		4,799	4,551	6,150	7,242	7,022	6,434
Singapour	3,662	460	357	494	562	609	638
Ceylan		211	169	159	218	175	231
Maurice	196	224	169	234	369	233	230
Cap de Bonne-Espér. et Natal	217	688	646	521	797	752	1,064
Établissements de la côte d'Or		85	86	135	88	108	43
— sur la rivière de Gambie	41	43	33	36	44	47	51
Sierra-Leone		94	69	60	70	95	104
Autres possessions[3]	»	45	46	44	45	51	60
Ports de Crimée[4]	»	»	»	»	»	»	»
Totaux pour les poss. britann.	10,951	15,917	13,686	16,595	19,429	20,399	20,284
TOTAUX GÉNÉRAUX	37,181	58,842	52,849	63,596	71,368	74,449	78,077

1. Voir la note 1 de la page 522. — 2. Voir la note 2 *ibid.* — 3. Voir la note 3 *ibid.* — 4. Voir la note 4 *ibid.*

L'INDUSTRIE DU ROYAUME-UNI (*Fin*).

milliers sterling.)

1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
792	431	586	888	567	412	598	463	584	758
187	176	266	276	318	393	227	182	172	167
134	195	160	185	269	113	199	413	305	473
451	271	589	489	551	506	729	811	826	788
248	301	378	354	378	317	318	324	427	225
32	12	9	28	24	27	22	74	154	1
3,186	2,892	3,313	4,085	5,542	3,985	3,686	4,447	4,552	3,736
530	462	295	391	516	523	694	923	582	454
551	1,267	742	998	1,287	1,009	959	1,782	1,384	856
1,265	1,422	1,330	1,396	1,521	1,118	1,475	1,703	1,362	884
1,247	949	1,286	1,046	1,172	1,168	858	1,381	1,195	828
1,374	533	889	1,415	1,729	1,731	2,526	2,872	3,115	2,030
618	647	840	666	767	667	696	951	841	889
159	210	184	214	300	252	543	326	528	407
65,601	63,333	69,135	82,527	84,911	76,886	84,268	92,226	82,857	82,153
470	480	468	533	540	508	615	656	666	854
671	754	829	866	656	853	713	1,159	1,016	998
298	413	626	541	459	433	624	704	564	488
117	129	212	351	258	338	251	345	297	283
4,899	5,981	2,885	4,120	4,329	3,160	3,616	3,727	3,690	3,993
105	188	169	205	157	137	116	143	201	106
1,801	1.871	1,811	1,873	2,349	2,252	2,164	2,417	2,465	3,079
14,514	11,931	6,279	9,913	11,638	10,463	11,229	9,707	10,693	11,930
376	468	389	801	721	1,146	1,932	2,446	1,734	1,115
7,324	9,128	9,949	10,546	11,667	16,782	19,845	16,965	16,412	14,637
596	516	673	873	896	960	1,421	1,671	1,027	1,065
266	382	306	388	517	541	667	671	487	575
386	383	303	420	664	603	567	538	552	521
1,213	922	791	1,344	1,861	1,703	1,935	2,066	1,985	1,922
56	117	111	93	92	95	66	97	144	127
52	55	48	47	56	49	43	28	57	52
126	93	147	165	223	119	170	216	180	170
64	63	63	79	84	79	169	109	77	123
»	27	493	140	»	»	»	»	»	»
33,333	33,852	26,553	33,300	37,155	40,222	46,144	43,665	42,245	41,985
98,934	97,185	95,688	115,827	122,066	116,609	130,412	135,891	125,103	124,138

3° RÉEXPORTATION DE PRODUI

(*Valeurs réell*

PAYS DE DESTINATION.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862
I. Étranger.									
Russie, ports du nord	10	»	1,712	1,793	2,109	2,236	2,084	2,660	1,48
— ports du midi	10	»	63	83	60	69	94	64	18
Suède et Norvége	356	382	444	279	320	382	527	663	46
Danemark	230	261	352	120	189	209	185	229	18
— Antilles danoises	37	41	65	44	26	25	20	13	3
Prusse	1,717	2,017	625	896	718	745	995	1,564	1,95
Hanovre	133	175	741	884	726	463	785	853	87
Villes anséatiques	2,720	3,344	3,261	3,003	2,546	3,064	3,416	3,748	4,37
Hollande	2,321	2,612	2,434	2,499	2,620	2,784	3,638	4,555	4,59
— Java	5	4	12	10	4	15	12	4	[illegible]
Belgique	1,949	2,240	2,323	2,192	2,514	2,224	2,355	2,989	2,72
France	3,216	4,409	4,038	5,113	4,379	4,808	7,451	8,532	12,55
— Algérie	»	»	»	»	»	»	»	»	1
— Sénégal	1	»	»	»	2	»	»	»	4
Portugal	149	185	433	322	238	365	342	369	35
— Açores et Madère	10	8	12	12	19	14	20	17	2
Espagne et Baléares	166	185	378	583	295	180	152	467	91
— Canaries	7	7	12	7	9	9	10	10	1
— Fernando-Po	15	16	4	2	1	1	4	7	[illegible]
— Cuba et Porto-Rico	5	23	25	52	39	77	80	97	11
— Philippines	21	2	5	4	8	5	5	7	1
États sardes	170	256	348	223	187	434	433	534	59
Toscane	132	215	209	96	153	142	164	202	15
États romains	7	1	11	8	11	6	8	6	1
Deux-Siciles	109	175	198	160	218	182	159	269	30
Autriche	229	223	463	347	298	237	494	828	51
Grèce	14	16	18	19	40	44	31	38	6
Turquie	317	419	292	156	321	292	179	116	37
— Valachie et Moldavie	»	2	29	21	40	17	28	34	5
— Syrie et Palestine	16	30	16	8	14	16	13	9	1
Égypte[1]	114	117	43	56	155	166	119	120	14
Maroc	17	27	31	41	36	18	43	40	5
États-Unis et Californie	923	745	699	1,091	1,302	1,864	1,241	1,961	4,84
Mexique	33	29	42	44	39	49	76	69	5
Amérique centrale	10	11	7	10	6	6	14	4	[illegible]

1. Voir la note de la page 520.

TRANGERS ET COLONIAUX.

n milliers sterling.)

PAYS DE DESTINATION.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
Haïti	3	1	3	3	2	6	4	6	6
Nouvelle-Grenade	12	20	27	22	40	52	44	11	43
Venezuela	6	8	10	7	4	9	4	7	5
Brésil	120	129	180	221	177	155	125	139	125
Uruguay (Monte-Video)	9	8	13	17	7	20	21	20	14
Buenos-Ayres	33	26	44	55	27	29	38	20	15
Chili	44	57	64	48	39	36	35	18	25
Pérou	22	60	26	29	18	38	47	26	12
Équateur	2	1	1	»	1	1	2	3	»
Chine (Hong-Kong non compris)	16	12	33	17	31	49	44	47	48
Côte occidentale d'Afrique[1]	174	220	224	251	174	210	194	235	258
Autres pays[2]	25	31	26	24	17	21	28	26	27
Totaux pour les pays étrangers	15,635	18,697	19,998	20,827	20,184	21,775	25,762	31,636	38,647
II. POSSESSIONS BRITANNIQUES.									
Iles anglo-normandes	138	133	181	170	151	130	193	156	145
Gibraltar	76	77	94	65	71	82	85	154	148
Malte	59	76	75	53	91	83	95	65	85
Iles Ioniennes	18	19	50	25	52	62	31	29	55
Colonies de l'Amérique du Nord	300	204	258	339	288	350	259	466	790
Indes occidentales et Guyane	198	171	222	252	225	262	221	213	331
Honduras (établissement angl.)	6	5	7	9	8	7	11	6	10
Australie	1,475	948	1,760	1,543	1,150	1,266	892	838	903
Hong-Kong	10	14	37	39	59	80	90	45	52
Indes orientales	493	404	478	525	612	938	719	642	729
Singapour	24	18	19	25	29	36	48	29	28
Ceylan	31	20	23	32	29	30	40	22	33
Maurice	18	15	17	19	51	15	26	38	22
Cap de Bonne-Espér. et Natal	63	45	73	89	109	110	97	117	113
Établ. sur la rivière de Gambie	20	28	19	23	21	17	14	25	38
Sierra-Leone	38	30	33	35	23	15	23	23	20
Établissements de la côte d'Or	17	17	25	23	11	9	9	14	13
Autres possessions[3]	11	7	12	16	10	14	13	13	11
Ports de Crimée[4]	3	78	12	»	»	»	»	»	»
Totaux pour les poss. britann.	3,001	2,306	3,395	3,281	2,990	3,507	2,868	2,894	3,529
TOTAUX GÉNÉRAUX	18,636	21,003	23,393	24,108	23,174	25,281	28,630	34,530	42,176

1. Voir la note 1 de la page 522. — 2. Voir la note 2 *ibid.* — 3. Voir la note 3 *ibid.* — 4. Voir la note 4 *ibid.*

EXPORTATION DES PRODUITS DU SOL

(*Valeurs décla*

PAYS DE DESTINATION.	1827.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	185[illegible]
Mexique	693	101	946	779	452	578	[illegible]
Amérique centrale	2	87	75	118	251	320	[illegible]
Haïti	258	192	88	109	275	239	[illegible]
Nouvelle-Grenade		146	248	331	331	320	[illegible]
Venezuela	214	182	56	179	301	350	[illegible]
Équateur		•	6	10	33	54	[illegible]
Brésil	2,312	2,569	2,067	2,445	2,545	3,519	[illegible]
Uruguay (Monte-Video)	155	334	157	37	60	218	[illegible]
Buenos-Ayres		156	449	1,363	849	458	[illegible]
Chili	400	866	967	1,090	156	1,182	[illegible]
Pérou	228	601	853	878	846	1,208	[illegible]
Chine (Hong-Kong non compris)	611	735	795	885	976	1,529	[illegible]
Côtes occidentales d'Afrique[1]	156	287	373	377	434	374	[illegible]
Autres pays[2]	•	210	111	176	120	191	[illegible]
Totaux des pays étrangers	26,231	42,926	39,163	47,002	51,939	54,050	[illegible]
II. POSSESSIONS BRITANNIQUES.							
Iles anglo-normandes	321	542	599	684	506	614	[illegible]
Gibraltar	1,045	467	752	533	388	481	[illegible]
Malte	201	196	379	388	314	301	[illegible]
Iles Ioniennes	37	143	179	166	136	223	[illegible]
Colonies de l'Amérique du Nord	1,307	3,233	1,991	2,281	3,235	3,814	[illegible]
Honduras (établissem. angl.)	3,588	171	112	206	183	233	[illegible]
Indes occidentales et Guyane		2,103	1,435	1,820	2,030	2,201	[illegible]
Australie et dépendances	340	1,644	1,464	2,060	2,602	2,807	[illegible]
Hong-Kong	•	769	650	652	598	632	[illegible]
Indes orientales		4,799	4,551	6,150	7,242	7,022	[illegible]
Singapour	3,662	460	357	494	562	609	[illegible]
Ceylan		211	169	159	218	175	[illegible]
Maurice	196	224	169	234	369	233	[illegible]
Cap de Bonne-Espér. et Natal	217	688	646	521	797	752	[illegible]
Établissements de la côte d'Or		85	86	135	88	108	[illegible]
— sur la rivière de Gambie	41	43	33	36	44	47	[illegible]
Sierra-Leone		94	69	60	70	95	[illegible]
Autres possessions[3]	•	45	46	44	45	51	[illegible]
Ports de Crimée[4]	•	•	•	•	•	•	[illegible]
Totaux pour les poss. britann.	10,951	15,917	13,686	16,595	19,429	20,399	[illegible]
TOTAUX GÉNÉRAUX	37,181	58,842	52,849	63,596	71,368	74,449	[illegible]

1. Voir la note 1 de la page 522. — 2. Voir la note 2 *ibid.* — 3. Voir la note 3 *ibid.* — 4. Voir la note 4 *ibid.*

MÉTAUX PRÉCIEUX ET NUMÉRAIRE IMPORTÉS DANS LE ROYAUME-UNI.

(*Valeurs en milliers sterling.*)

PAYS DE PROVENANCE.	OR. 1858.	OR. 1859.	OR. 1860.	OR. 1861.	OR. 1862.	ARGENT. 1858.	ARGENT. 1859.	ARGENT. 1860.	ARGENT. 1861.	ARGENT. 1862.	TOTAUX. 1858.	TOTAUX. 1859.	TOTAUX. 1860.	TOTAUX. 1861.	TOTAUX. 1862.
Russie, ports du nord	1,447	2,070	165	557	757	»	»	»	»	8	1,447	2,070	165	557	765
Villes anséatiques	1,491	351	26	364	422	180	1,035	393	80	1,474	1,671	1,386	420	444	1,896
Hollande	43	17	8	7	»	6	371	2	130	164	49	387	10	137	164
Belgique	89	11	25	515	8	556	1,521	570	314	1,070	645	1,532	595	829	1,078
France	654	937	341	2,504	92	2,079	6,366	3,698	690	2,203	2,733	7,302	4,039	3,194	2,295
Portugal	124	78	3	9	6	342	253	253	119	91	466	331	256	128	97
Espagne	17	7	8	7	12	31	3	4	30	10	48	10	12	37	22
Gibraltar	32	5	5	18	8	65	20	22	17	18	97	25	27	35	26
Malte	31	8	22	9	4	7	»	17	25	9	38	8	38	35	13
Turquie	29	142	2	28	»	8	9	1	3	3	37	151	3	31	3
Égypte et transit anglo-indien	1,222	168	12	16	4	1	8	2	2	2	1,223	175	14	18	6
Afrique (côte occ.)	111	97	91	78	100	3	4	10	2	6	114	101	101	80	106
Chine	35	»	»	5	»	86	3	»	1	»	121	3	»	6	»
Australie	9,065	8,625	6,719	6,331	6,705	2	3	1	1	»	9,066	8,628	6,720	6,332	6,705
Colombie anglaise	4	»	7	5	11	»	»	»	»	»	4	»	7	5	11
Mexique, Amérique du Sud et Indes occidentales	3,848	1,739	1,180	1,600	1,901	2,987	3,385	4,525	5,116	6,330	6,835	5,124	5,705	6,716	8,231
États-Unis	4,502	7,909	3,918	38	9,731	309	1,764	875	28	333	4,812	9,673	4,793	67	10,064
Autres pays	63	121	35	67	182	120	28	14	22	28	183	149	49	89	160
Totaux	22,793	22,298	12,585	12,164	19,904	6,700	14,772	10,394	6,583	11,758	29,493	37,070	22,978	18,747	31,657

Note. La Douane n'a commencé qu'à partir de novembre 1857 à enregistrer les importations de métaux précieux et d'espèces.

MÉTAUX PRÉCIEUX ET NUMÉRAIRE EXPORTÉS DU ROYAUME-UNI.

OR ET ARGENT RÉUNIS. — (*Valeurs en milliers sterling.*)

PAYS DE DESTINATION.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
Russie . .	»	17	»	1,104	»	16	25	»	»	26	6	»	122	2	»	1,855
Danemark	»	5	177	»	»	»	»	»	33	5	»	»	6	»	»	»
Villes anséatiques	959	841	199	282	208	1,620	2,382	2,041	923	998	936	659	1,280	397	334	244
Hollande .	248	2,286	462	487	908	576	1,164	906	87	179	38	682	347	135	349	425
Belgique .	290	434	736	745	1,303	782	1,780	792	323	1,057	333	228	257	211	192	334
France . .	2,480	4,684	6,398	3,256	2,611	1,762	5,819	13,667	10,524	10,468	11,188	10,921	15,884	11,315	2,051	7,206
Portugal .	414	13	86	322	498	163	549	365	377	148	251	127	396	602	338	970
Espagne .	2	»	»	1	»	»	»	3	2	1	51	60	346	756	650	1,398
Gibraltar .	40	1	7	»	»	29	29	309	226	129	425	3	110	145	53	105
Turquie .	48	27	92	»	5	27	48	640	110	118	»	654	3	»	»	2,029
Égypte et transit . .	52	9	17	152	1,835	3,136	5,417	3,754	6,072	11,221	17,601	5,220	16,617	9,426	8,076	12,630
Poss. angl. du sud de l'Afrique	110	»	»	»	163	184	4	»	1	»	118	67	12	51	143	»
Maurice .	48	42	70	90	80	92	100	15	9	156	56	133	1	»	2	»
Indes orientales.	8	8	3	119	91	335	536	26	20	55	1	»	»	»	»	»
Chine . . .	»	»	»	23	12	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Australie .	15	1	5	55	27	1,287	943	»	»	»	»	»	»	30	»	»
Amérique du Nord anglaise .	77	»	1	»	»	»	6	16	1	5	52	7	26	9	646	302
Antilles danoises .	15	20	11	10	80	2	»	13	»	5	276	204	143	50	92	184
Antilles espagnoles	288	22	16	75	106	»	22	»	»	36	175	2	7	»	110	19
États-Unis	3,226	19	497	64	20	3	1	13	2	96	859	203	14	1,727	7,382	38
Brésil . . .	10	»	»	20	860	162	35	2	57	95	1,013	416	197	524	170	452
Autres pays	271	168	142	136	248	118	47	24	60	52	87	43	419	153	223	1,133
Totaux .	8,608	8,597	8,912	6,940	9,060	10,295	18,907	22,587	18,828	24,852	33,567	19,629	35,689	25,535	20,812	29,326

EXPORTATION D'OR DU ROYAUME-UNI.

(Valeurs en milliers sterling.)

PAYS DE DESTINATION.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
Russie . .	»	»	»	»	»	16	25	»	»	22	6	»	97	2	»	1,798
Danemark	»	»	»	»	»	»	»	»	33	5	»	»	6	»	»	»
Villes anséatiques	131	57	58	47	52	1,118	2,056	493	466	417	349	102	424	22	15	30
Hollande .	90	379	2	8	2	10	1,096	95	41	1	3	14	817	10	»	68
Belgique .	182	133	123	392	554	200	1,647	735	198	849	325	199	188	119	5	250
France . .	167	841	247	1,368	1,211	686	5,328	13,388	9,865	9,657	10,864	10,530	14,902	10,401	998	6,356
Portugal .	378	12	86	322	491	163	549	344	362	131	244	127	396	602	337	967
Espagne .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	47	60	346	755	648	1,393
Gibraltar .	25	1	7	»	»	29	15	307	224	129	419	»	110	145	53	105
Turquie .	8	14	46	»	5	26	47	639	110	109	»	654	3	»	»	1,124
Égypte et transit. .	49	9	4	54	271	243	845	500	441	292	306	131	613	1,302	796	1,920
Poss. angl. du sud de l'Afrique	41	»	»	»	113	164	2	»	»	»	118	64	7	51	133	»
Maurice. .	39	42	66	88	71	65	81	9	7	130	56	107	1	»	»	»
Indes orientales.	8	5	3	37	20	64	38	»	»	53	1	»	»	»	»	»
Chine . . .	»	»	»	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Australie .	12	1	»	54	26	1,274	934	»	»	»	»	»	»	30	»	»
Amérique du Nord anglaise .	26	»	»	»	»	»	»	15	1	4	52	3	26	9	632	283
Antilles			8	2	10	»	»	8	»	»	227	132	187	21	52	179
danoises .	13	10	16	75	105	»	22	»	»	36	175	2	7	»	110	19
Antilles espagnoles	288	22	497	64	20	»	»	»	»	89	843	135	10	1,724	7,298	37
États-Unis	3,226	17														
Brésil . . .	6	»	»	10	860	162	35	2	57	95	958	289	98	357	20	409
Autres pays. . . .	95	14	29	52	163	106	33	18	45	19	69	17	394	92	139	1,073
Totaux .	4,784	1,555	1,191	2,575	3,975	4,326	12,752	16,553	11,847	12,088	15,061	12,567	18,081	15,642	11,238	16,012

EXPORTATION D'ARGENT DU ROYAUME-UNI.

(Valeurs en milliers sterling.)

PAYS DE DESTINATION.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
Russie	»	17	»	1,104	»	»	»	»	»	4,000	»	»	25	»	»	57
Danemark	»	5	177	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Villes anséatiques	828	784	141	235	151	502	326	1,549	457	581	587	557	856	375	319	214
Hollande	158	1,908	459	479	906	566	68	811	46	178	35	668	29	125	348	357
Belgique	108	301	613	353	749	582	133	57	131	208	8	29	69	93	187	85
France	2,318	3,843	6,146	1,888	1,400	1,076	491	279	659	811	325	391	482	915	1,053	849
Portugal	36	2	»	»	1	»	»	21	15	17	7	»	»	»	»	3
Espagne	2	»	»	1	»	»	»	3	2	1	4	»	»	»	3	5
Gibraltar	15	»	»	»	»	»	14	2	2	»	6	3	»	»	»	»
Turquie	40	12	46	»	»	1	1	»	»	10	»	»	»	»	»	905
Égypte et transit[1]	3	»	13	98	1,564	2,898	4,572	3,255	5,631	10,929	17,205	5,069	16,003	8,124	7,280	10,710
Poss. angl. du sud de l'Afrique	69	»	»	»	50	20	2	»	»	»	»	3	5	»	10	»
Maurice	10	»	4	7	9	27	19	6	2	26	»	26	»	»	2	»
Indes orientales	»	4	»	82	71	271	498	26	20	2	»	»	»	»	»	»
Chine	»	»	»	16	12	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Australie	3	»	4	»	2	13	9	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Amérique du Nord anglaise	52	»	1	»	»	»	6	»	»	»	»	4	»	»	14	19
Ant. dan.	2	10	2	8	70	2	»	5	»	5	149	73	6	29	39	5
— espag.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
États-Unis	»	3	»	»	»	3	»	13	2	7	16	67	4	3	34	1
Brésil	4	»	»	11	20	»	»	»	»	»	55	126	99	167	150	44
Autres	176	154	118	84	80	13	14	6	14	33	18	27	26	61	84	60
Totaux	3,818	7,042	7,722	4,366	5,084	5,970	6,155	6,034	6,981	12,813	18,505	7,062	17,608	9,893	9,573	13,314

1. A savoir (approximativement) :

	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
pour la Chine	»	»	13	62	612	2,248	2,060	2,968	1,744	4,763	8,354	1,651	4,046	1,937	1,022	3,806
— l'Inde	»	»	»	36	952	645	2,512	286	3,887	6,166	8,941	3,438	11,957	6,187	6,258	6,904

A l'égard des tableaux du mouvement des marchandises, qui ne remontent qu'à 1854, il ne faut pas perdre de vue que, cette année étant celle du commencement de la guerre d'Orient, qui paralysa toutes les relations avec la Russie, on ne saurait admettre comme termes de comparaison valables les chiffres exigus pour lesquels y figure cette puissance, par suite de cette conjoncture. Il importe aussi de constater, dans le commerce britannique, des allures essentiellement différentes de la marche beaucoup moins accidentée du commerce français. Nous voulons parler des grandes fluctuations du premier, dans lequel la spéculation joue un rôle beaucoup plus important, ce qui tient surtout à la facilité que la possession d'une marine marchande et de colonies beaucoup plus considérables lui donne pour étendre, multiplier et varier ses combinaisons, lui permettant d'ajouter aux profits des opérations directes du Royaume-Uni les bénéfices d'un vaste commerce intermédiaire. Aussi, n'est-ce qu'en embrassant des séries d'années, à de grands intervalles, que l'on parvient à bien juger du mouvement général de ses progrès et à en déterminer rationnellement la mesure.

Le Danemark, la Norvége et la Prusse, en Europe, ainsi que, parmi les colonies anglaises, celles du continent de l'Amérique du Nord et de l'Australie, sont les seules contrées dignes de remarque avec lesquelles le commerce du Royaume-Uni paraisse non-seulement être resté stationnaire, mais avoir même diminué réellement, de 1854 à 1860; tandis que, d'autre part, il s'est énormément accru, dans le même intervalle, avec l'Inde, par la voie de mer comme par celle de Suez (transit compris dans les chiffres de l'Égypte), avec tout le Levant, l'Italie et la France; enfin, ses progrès continus, jusqu'en 1860, avec les États-Unis, la Chine, les principaux pays de l'Amérique du Sud, l'Espagne, la Belgique, la Hollande, les villes anséatiques, etc., n'ont pas laissé que d'être aussi très-considérables.

Voici les chiffres des importations et exportations réunies, marquant, pour les échanges de marchandises du commerce général, en 1860, 1861 et 1862, le rang d'importance des principaux pays qui trafiquent avec le Royaume-Uni :

MÉTAUX PRÉCIEUX ET NUMÉRAIRE EXPORTÉS DU ROYAUME-UNI.

OR ET ARGENT RÉUNIS. — (*Valeurs en milliers sterling.*)

PAYS DE DESTINATION.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
Russie . .	»	17	»	1,104	»	16	25	»	»	26	6	»	122	2	»	1,855
Danemark	»	5	177	»	»	»	»	»	33	5	»	»	6	»	»	»
Villes anséatiques	959	841	199	282	208	1,620	2,382	2,041	923	998	936	659	1,280	397	334	244
Hollande .	248	2,286	462	487	908	576	1,164	906	87	179	38	682	347	135	349	425
Belgique .	290	434	736	745	1,303	782	1,780	792	323	1,057	333	228	257	211	192	334
France . .	2,480	4,684	6,398	3,256	2,611	1,762	5,819	13,667	10,524	10,468	11,188	10,921	15,384	11,815	2,051	7,206
Portugal .	414	13	86	322	498	163	549	365	377	148	251	127	396	602	338	970
Espagne .	2	»	»	1	»	»	»	3	2	1	51	60	346	756	650	1,398
Gibraltar .	40	1	7	»	»	29	29	309	226	129	425	3	110	145	53	105
Turquie .	48	27	92	»	5	27	48	640	110	118	»	654	3	»	»	2,029
Égypte et transit . .	52	9	17	152	1,835	3,136	5,417	3,754	6,072	11,221	17,601	5,220	16,617	9,426	8,076	12,630
Poss. angl. du sud de l'Afrique	110	»	»	»	163	184	4	»	1	»	118	67	12	51	143	»
Maurice .	48	42	70	90	80	92	100	15	9	156	56	133	1	»	2	»
Indes orientales.	8	8	3	119	91	335	536	26	20	55	1	»	»	»	»	»
Chine . . .	»	»	»	28	12	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Australie .	15	1	5	55	27	1,287	943	»	»	»	»	»	»	30	»	»
Amérique du Nord anglaise .	77	»	1	»	»	»	6	16	1	5	52	7	26	9	646	302
Antilles danoises .	15	20	11	10	80	2	»	13	»	5	876	204	143	50	92	184
Antilles espagnoles	288	22	16	75	105	»	22	»	»	36	175	2	7	»	110	19
États-Unis	3,226	19	497	64	20	3	1	13	2	96	859	203	14	1,727	7,382	38
Brésil . . .	10	»	»	20	880	162	35	2	57	95	1,013	416	197	524	170	452
Autres pays	271	168	142	136	248	118	47	24	60	52	87	43	419	153	223	1,133
Totaux .	8,608	8,597	8,912	6,940	9,060	10,295	18,907	22,587	18,828	24,852	33,567	19,629	35,689	25,535	20,812	29,326

EXPORTATION D'OR DU ROYAUME-UNI.

(Valeurs en milliers sterling.)

PAYS DE DESTINATION.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
Russie . .	»	»	»	»	»	16	25	»	»	22	6	»	97	2	»	1,798
Danemark	»	»	»	»	»	»	»	»	33	5	»	»	6	»	»	»
Villes anséatiques	131	57	58	47	52	1,118	2,056	493	466	417	349	102	424	22	15	30
Hollande .	90	379	2	8	2	10	1,096	95	41	1	3	14	317	10	»	68
Belgique .	182	133	123	392	554	200	1,647	735	193	849	325	199	188	119	5	250
France . .	167	841	247	1,368	1,211	686	5,328	13,388	9,865	9,657	10,864	10,530	14,902	10,401	998	6,356
Portugal .	378	12	86	322	491	163	549	344	362	131	244	127	396	602	337	967
Espagne .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	47	60	346	755	648	1,393
Gibraltar .	25	1	7	»	»	29	15	307	224	129	419	»	110	145	53	105
Turquie .	8	14	46	»	5	26	47	639	110	109	»	654	3	»	»	1,124
Égypte et transit . .	49	9	4	54	271	243	845	500	441	292	306	131	613	1,302	796	1,920
Poss. angl. du sud de l'Afrique	41	»	»	»	113	164	2	»	»	»	118	64	7	51	133	»
Maurice. .	39	42	66	83	71	65	81	9	7	130	56	107	1	»	»	»
Indes orientales.	8	5	3	37	20	64	38	»	»	53	1	»	»	»	»	»
Chine . . .	»	»	»	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Australie .	12	1	»	54	26	1,274	934	»	»	»	»	»	»	30	»	»
Amérique du Nord anglaise .	26	»	»	»	»	»	»	15	1	4	52	3	26	9	682	283
Antilles			8	2	10	»	»	8	»	»	227	132	137	21	52	179
danoises .	13	10	16	75	105	»	22	»	»	36	175	2	7	»	110	19
Antilles espagnoles	288	22	497	64	20	»	»	»	»	89	843	135	10	1,724	7,298	37
États-Unis	3,226	17														
Brésil . . .	6	»	»	10	860	162	35	2	57	95	958	289	98	357	20	409
Autres pays. . . .	95	14	29	52	163	106	33	18	45	19	69	17	394	92	189	1,073
Totaux .	4,784	1,555	1,191	2,575	3,975	4,326	12,752	16,553	11,847	12,088	15,061	12,567	18,081	15,642	11,238	16,012

EXPORTATION D'ARGENT DU ROYAUME-UNI.

(*Valeurs en milliers sterling.*)

PAYS DE DESTINATION.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
Russie	»	17	»	1,104	»	»	»	»	»	4,000	»	»	25	»	»	57
Danemark	»	5	177	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Villes anséatiques	828	784	141	235	151	502	326	1,549	457	581	587	557	856	375	319	214
Hollande	158	1,908	459	479	906	566	68	811	46	178	35	668	29	125	348	357
Belgique	108	301	613	353	749	582	133	57	131	208	8	29	69	98	187	85
France	2,313	3,843	6,146	1,888	1,400	1,076	491	279	659	811	325	391	482	915	1,053	849
Portugal	36	2	»	»	1	»	»	21	15	17	7	»	»	»	»	3
Espagne	2	»	»	1	»	»	»	3	2	1	4	»	»	»	3	5
Gibraltar	15	»	»	»	»	»	14	2	2	»	6	3	»	»	»	»
Turquie	40	12	46	»	»	1	1	»	»	10	»	»	»	»	»	905
Égypte et transit[1]	3	»	13	98	1,564	2,393	4,572	3,255	5,631	10,929	17,295	5,069	16,003	8,124	7,280	10,710
Poss. angl. du sud de l'Afrique	69	»	»	»	50	20	2	»	»	»	»	3	5	»	10	»
Maurice	10	»	4	7	9	27	19	6	2	26	»	26	»	»	2	»
Indes orientales	»	4	»	82	71	271	498	26	20	2	»	»	»	»	»	»
Chine	»	»	»	16	12	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Australie	3	»	4	»	2	13	9	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Amérique du Nord anglaise	52	»	1	»	»	»	6	»	»	»	»	4	»	»	14	19
Ant. dan.	2	10	2	8	70	2	»	5	»	5	149	73	6	29	39	5
— espag.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
États-Unis	»	3	»	»	»	3	»	13	2	7	16	67	4	3	84	1
Brésil	4	»	»	11	20	»	»	»	»	»	55	126	99	167	150	44
Autres	176	154	118	84	80	13	14	6	14	33	18	27	26	61	84	60
Totaux	3,818	7,042	7,722	4,366	5,084	5,970	6,155	6,034	6,981	12,813	18,505	7,062	17,608	9,893	9,578	13,314

1. A savoir (approximativement):

	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
pour la Chine	»	»	13	62	612	2,248	2,060	2,968	1,744	4,763	8,354	1,651	4,046	1,937	1,022	3,806
— l'Inde	»	»	»	36	952	645	2,512	286	3,887	6,166	8,941	3,438	11,957	6,187	6,258	6,904

A l'égard des tableaux du mouvement des marchandises, qui ne remontent qu'à 1854, il ne faut pas perdre de vue que, cette année étant celle du commencement de la guerre d'Orient, qui paralysa toutes les relations avec la Russie, on ne saurait admettre comme termes de comparaison valables les chiffres exigus pour lesquels y figure cette puissance, par suite de cette conjoncture. Il importe aussi de constater, dans le commerce britannique, des allures essentiellement différentes de la marche beaucoup moins accidentée du commerce français. Nous voulons parler des grandes fluctuations du premier, dans lequel la spéculation joue un rôle beaucoup plus important, ce qui tient surtout à la facilité que la possession d'une marine marchande et de colonies beaucoup plus considérables lui donne pour étendre, multiplier et varier ses combinaisons, lui permettant d'ajouter aux profits des opérations directes du Royaume-Uni les bénéfices d'un vaste commerce intermédiaire. Aussi, n'est-ce qu'en embrassant des séries d'années, à de grands intervalles, que l'on parvient à bien juger du mouvement général de ses progrès et à en déterminer rationnellement la mesure.

Le Danemark, la Norvége et la Prusse, en Europe, ainsi que, parmi les colonies anglaises, celles du continent de l'Amérique du Nord et de l'Australie, sont les seules contrées dignes de remarque avec lesquelles le commerce du Royaume-Uni paraisse non-seulement être resté stationnaire, mais avoir même diminué réellement, de 1854 à 1860; tandis que, d'autre part, il s'est énormément accru, dans le même intervalle, avec l'Inde, par la voie de mer comme par celle de Suez (transit compris dans les chiffres de l'Égypte), avec tout le Levant, l'Italie et la France; enfin, ses progrès continus, jusqu'en 1860, avec les États-Unis, la Chine, les principaux pays de l'Amérique du Sud, l'Espagne, la Belgique, la Hollande, les villes anséatiques, etc., n'ont pas laissé que d'être aussi très-considérables.

Voici les chiffres des importations et exportations réunies, marquant, pour les échanges de marchandises du commerce général, en 1860, 1861 et 1862, le rang d'importance des principaux pays qui trafiquent avec le Royaume-Uni :

(Valeurs réelles en millions de francs.)

1° *Colonies anglaises.*	SOMME DES ÉCHANGES en 1860.	en 1861.	en 1862.	PROPORTION D'ACCROISSEMENT de 1854 à 1860.
Inde proprement dite	820	976	1,237	61 p. 100
Australie en général	427	461	500	3½ — (dimin.)
Amérique du Nord	270	321	382	20 — —
Antilles et Guyane	216	213	241	12 —
2° *Pays étrangers.*				
États-Unis	1,691	1,510	1,172	30 —
Allemagne [1]	854	794	845	16 —
France	762	881	1,086	79 —
Russie	541	465	471	500 —
Hollande	450	467	463	32 —
Égypte et transit de Suez	324	270	370	174 —
Chine	369	350	384	69 —
Empire turc	274	226	243	75 —
Belgique	201	218	236	15 —
Italie	201	232	220	59 —
Espagne et Canaries	172	204	197	34 —
Brésil	171	183	207	34 —
Suède et Norvége	148	133	135	19 —
Antilles espagnoles	122	148	155	9 —
La Plata et Uruguay	119	103	87	38 —
Portugal et îles	112	123	111	9 —
Chili	108	95	96	52 —
Pérou	100	110	81	2½ — (dimin.)

La comparaison de ces chiffres avec ceux du commerce de la France, fait ressortir l'évaluation des échanges de celle-ci avec l'Angleterre à une somme bien supérieure, d'après nos propres tableaux. Nous rechercherons au paragraphe 2 du livre suivant l'explication de cette différence. Faisons remarquer aussi que, si l'Angleterre figure sur ces tableaux en tête de tous les pays avec lesquels nous trafiquons, les états de commerce du Royaume-Uni n'assignent encore, en 1861, à la France, dans le mouvement général des échanges de marchandises des ports britanniques, que le troisième rang, après les États-Unis et l'Inde, immédiatement avant l'Allemagne, sur laquelle elle n'a pris le pas qu'en cette année. A la veille du conflit américain, en 1860, l'immense commerce de la Grande-Bretagne avec les États-Unis dépassait le double de la somme de ses opérations avec la France. On trouvera plus loin des chiffres qui feront mieux juger de la profonde atteinte que le contre-coup des maux de la guerre en Amérique a dû porter à la prospérité commerciale de nos voisins, ainsi que de l'étendue des souffrances que leur industrie a éprouvées, par

1. En 1861 et 1862 sans Oldenbourg et le Mecklembourg.

suite du resserrement de ce débouché, mais surtout de la suspension de l'approvisionnement ordinaire en cotons de cette provenance, prévue dès lors, et qui ne tarda pas à paralyser l'industrie qu'il alimentait. La Belgique, l'Italie et peut-être l'Espagne, la Plata et l'Uruguay, sont les seuls pays maritimes où une certaine prépondérance se trouve acquise au commerce français. Sur presque tous les autres grands marchés, tels que l'Allemagne, la Hollande, le Levant même, le commerce britannique l'emporte non moins que dans l'Amérique du Nord, et ce qui décide par-dessus tout de sa supériorité, c'est le grand mouvement d'échanges avec les colonies anglaises, qui représente à lui seul près du quart de tout le commerce extérieur du Royaume-Uni.

En 1861, le premier déficit, beaucoup moins considérable encore que celui de l'année suivante, du commerce britannique dans les relations avec les États-Unis, fut accompagné d'autres diminutions, plus ou moins sensibles, dans ses échanges avec la Russie, l'Allemagne, le Levant et la Chine, le Nord scandinave, le Chili, la Plata et l'Uruguay, les Antilles anglaises même; mais, il y eut des compensations dans le développement du trafic avec toutes les autres colonies, l'Inde surtout, la France, la Hollande et la Belgique, l'Italie et tout le midi de l'Europe, le Brésil, Cuba, le Pérou, etc.

Comme, depuis le dégrèvement de la totalité des matières premières et de la majeure partie des produits manufacturés et des denrées de consommation même, on ne distingue plus ce qui est afférent à l'entrepôt, dans les articles importés en franchise de droits, il n'est plus possible, aujourd'hui, de déterminer quels sont les pays qui fournissent le plus à la consommation britannique; mais on n'en connaît pas moins ceux desquels le Royaume-Uni importe le plus, en général, et dont voici les principaux :

(Valeurs réelles en millions de francs.)

1° Colonies anglaises.	1860.	1861.	1862.	PROPORTION D'ACCROISSEMENT de 1854 à 1860.
Inde proprement dite	378	544	854	42 p. 100
Amérique du Nord	171	217	212	5 (dimin.)
Australie et dépendances	162	173	178	50 —
Antilles et Guyane	150	147	157	7 —
Ceylan	57	56	62	51 —

2° *Pays étrangers.*	1860.	1861.	1862.	PROPORTION D'ACCROISSEMENT de 1854 à 1860.
	—	—	—	—
États-Unis	1,118	1,235	692	50 —
France	444	446	542	67 —
Russie	405	321	379	281 —
Allemagne [1]	386	320	373	5 — (dimin.)
Égypte et transit de Suez	259	210	306	208 —
Chine	233	227	303	2 —
Hollande	207	192	197	23 —
Empire turc	138	121	126	98 —
Suède et Norvége	109	89	95	12 —
Espagne et Canaries	103	116	98	12 —
Belgique	102	95	121	12 —
Antilles espagnoles	82	107	106	2 1/2 — (dimin.)
Italie	69	62	65	16 —
Chili	65	60	72	87 —
Pérou	65	79	60	18 — (dimin.)
Danemark et Islande	64	56	54	5 — —
Portugal et Iles	57	49	51	8 — —
Brésil	57	66	110	9 —

A l'importation, la France tient aujourd'hui le troisième rang dans les ports britanniques, où elle vient après l'Inde et les États-Unis, mais avant la Russie et l'Allemagne. Parmi les pays dont le Royaume-Uni reçoit, habituellement, plus de produits qu'il ne leur en envoie lui-même, il faut mentionner toutes ses possessions et colonies d'Amérique et des Indes, ainsi que l'île Maurice, les États-Unis, la Confédération Argentine, le Chili et le Pérou, la Chine, les Échelles du Levant en général et le Maroc, la Grèce, la France, l'Espagne et les colonies espagnoles, la Suède et la Norvége, le Danemark, la Prusse, la Russie, etc. Le développement extraordinaire des importations de l'Inde en Angleterre n'apparaît, toutefois, que comme la conséquence de l'impulsion qu'y a reçue, depuis 1861, la culture du coton destiné à remplacer celui des États-Unis, dans la mesure du possible. Si le chiffre total des importations de cette dernière contrée dans le Royaume-Uni présente néanmoins encore une augmentation pour la susdite année, c'est grâce aux envois de céréales. Indépendamment de ces importations, dont la somme s'est presque réduite à moitié, l'année suivante, celles de l'Espagne, du Pérou et du Danemark ont aussi considérablement diminué dans les ports de la Grande-Bretagne, en 1862; mais un rapide accroissement y a été

1. En 1861 et 1862 sans les importations des duchés d'Oldenbourg et de Mecklembourg.

constaté dans les envois de la France, de la Belgique, du Brésil et de la Chine, comme dans ceux de l'Inde et des autres colonies anglaises, à peu d'exceptions près. Dans les chiffres du relevé ci-dessus qui concernent l'Australie, les arrivages d'or ne sont pas compris, bien entendu.

Quant aux débouchés les plus importants des produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni, ils se rangent dans l'ordre suivant :

PRODUITS BRITANNIQUES EXPORTÉS.

(Valeurs déclarées en millions de francs.)

				PROPORTION D'ACCROISSEMENT	
1° Colonies anglaises.	1860.	1861.	1862.	de 1827 à 1860.	de 1854 à 1860.
Inde proprement dite	419	410	366	363 p. 100	86 p. 100
Australie et dépendances	243	267	298	2,755 —	19 — (dimin.)
Amérique du Nord	93	92	100	185 —	38 — —
Hong-Kong	61	43	28	» —	421 —
Antilles et Guyane anglaises	60	62	77	29 — (dimin.)	27 —
Cap de Bonne-Espérance et Natal	52	50	48	852 —	124 —
Singapour	42	26	27	» —	224 —
2° Pays étrangers.					
États-Unis	542	227	360	209 —	1 —
Allemagne [1]	337	321	313	179 —	58 —
Hollande	153	161	151	» —	34 —
France	131	222	230	1,075 —	65 —
Empire turc	131	101	106	884 —	67 —
Italie	113	145	128	132 —	98 —
Brésil	111	114	93	92 —	54 —
Russie	82	76	52	132 —	» —
Chine	72	78	51	370 —	458 —
La Plata et Uruguay	68	49	33	1,645 —	57 —
Espagne et Canaries	65	76	75	850 —	92 —
Égypte et transit de Suez	62	57	60	4,492 —	98 —
Portugal et îles	46	53	42	27 —	24 —
Chili	43	34	22	330 —	20 —
Belgique	40	48	46	» —	14 —
Antilles espagnoles	38	34	46	136 —	43 —
Java et Sumatra	35	27	19	1,068 —	122 —
Pérou	35	30	21	500 —	84 —

L'Inde, l'Australie et les autres colonies anglaises, les États-Unis, même dans leur désarroi actuel, l'Allemagne, la France, la Hollande, l'Italie, le Levant et le Brésil, voilà quels sont aujourd'hui les principaux débouchés de l'industrie britannique. La Russie elle-même n'a pas, pour les manufacturiers anglais, autant de prix que ce dernier marché. Parmi les meilleurs débouchés secondaires, non indiqués

1. En 1861 et 1862 sans Oldenbourg et le Mecklembourg.

ci-dessus, de leurs produits, à l'étranger, mentionnons, en outre, l'île danoise de Saint-Thomas, le Mexique, la Nouvelle-Grenade et le Vénézuéla, Haïti et les Philippines, dans l'hémisphère opposé.

Un accroissement notable, qui dédommage en partie du terrain perdu par ces mêmes produits aux États-Unis, est constaté, en 1862, dans les exportations pour l'Australie et les colonies d'Amérique, la France, Cuba et Porto-Rico; mais, presque partout ailleurs le débit des marchandises anglaises s'est réduit. En France, où le commerce britannique en avait écoulé, dans la première année qui suivit le traité, pour 91 millions de francs de plus qu'en 1860, la progression de 1862 sur 1861 n'a plus été que de 8 millions, chiffre avec lequel a dû naturellement s'évanouir toute crainte d'une inondation du marché français, de ce côté. A destination des États-Unis mêmes, le chiffre des envois de produits anglais s'est relevé, jusqu'à un certain point, en 1862, comparativement à l'année précédente, dans laquelle il était tombé à moins de moitié des chiffres antérieurs.

La réexportation des produits étrangers et coloniaux, qui a pris outre-Manche un développement tel qu'on la voit progressivement figurer, dans l'exportation générale du Royaume-Uni, pour 17 $^1/_2$ p. 100, en 1860, 22 p. 100, en 1861, et 26 p. 100, en 1862, concerne le mouvement d'entrepôt, dont nous aurons à traiter spécialement au livre VI du second volume, auquel nous renvoyons pour obvier aux redites. Là trouveront aussi naturellement leur place, nos observations sur les marchandises transbordées dans les ports britanniques, tandis que nous réservons pour la fin du livre V ce que nous avons à dire sur le mouvement des espèces et des métaux précieux, tant en France que dans le Royaume-Uni.

Nous avons dû nous borner, dans ce chapitre, à un aperçu rapide et tout superficiel de la répartition des échanges des deux pays sur les vastes espaces du globe. L'appréciation particulière de la nature, de l'objet et de l'importance réelle de ces échanges, dans toutes les directions, ainsi que la recherche des moyens d'en favoriser le développement ultérieur, est subordonnée à l'étude de la situation, des rapports économiques et du régime intérieur de chaque marché. Nous ferons de cet exposé et de l'examen des principales questions qui s'y rattachent l'objet du livre suivant.

ANNEXES

ET

NOTES SUPPLÉMENTAIRES.

Les plus fortes crises ne peuvent arrêter la marche incessante du développement économique et commercial. L'humanité est infatigable comme Pénélope dans ce travail, qui est la condition de son existence même ; et l'ouvrage avance toujours, en dépit des circonstances qui, par moments, conspirent à le défaire. Ainsi la guerre d'Amérique, en se prolongeant, a déjà déterminé des évolutions multiples et considérables dans la direction et les rapports du mouvement général des échanges. Ainsi, pendant la courte durée de l'impression de ce volume, des faits nouveaux et des incidents divers se sont produits ; des modifications dans le régime douanier des deux grands pays que nous avons mis en parallèle, ont eu lieu ou se préparent ; quelques traités de commerce et de navigation ont été conclus ou publiés ; la statistique enfin, poursuivant avec régularité son contrôle perpétuel, étendu sur tant d'objets divers, en a fait connaître les derniers résultats. Ce sont là autant d'éléments que nous ne saurions nous dispenser de comprendre dans cet aperçu, pour le mettre complétement à la hauteur de l'actualité. Parmi les documents de publication toute récente sur les données desquels s'établit notre résumé, trois surtout doivent être signalés : l'Exposé officiel de la situation de l'Empire, dans le *Moniteur* du 13 novembre 1863, d'abord ; puis l'édition de 1863 du *Statistical Abstract* du Royaume-Uni et celle de 1864 de l'*Exposé comparatif de la situation économique et commerciale de la France*, recueils de tableaux comprenant, l'un et l'autre, l'année 1862 dans la période dont ils présentent le mouvement en chiffres.

Afin de faciliter le raccordement des additions qu'il nous reste à faire, avec les différentes parties du volume qu'elles servent à compléter, nous aurons soin de nous attacher strictement, dans la division des matières de cette revue finale, à l'ordre suivi dans le corps de l'ouvrage même, et de reporter, par des renvois précis, l'attention du lecteur sur les pages correspondantes à chaque note. Nous profiterons aussi de l'occasion pour rectifier les chiffres concernant des faits sur lesquels on n'avait encore que des données provisoires et imparfaites.

Émigration.

Le nombre des émigrés du Royaume-Uni n'a été que de 91,770 en 1861 et de 121,214 en 1862, chiffres inférieurs à ceux de l'année précédente, tandis qu'en 1863 on le voit s'élever, nous ne dirons pas malgré, mais sans doute à cause de la guerre qui sévit toujours en Amérique et y enlève continuellement des bras au travail, à 121,765, dès la fin du premier semestre. (Voir p. 96.)

Depuis 1815 jusqu'à la date du 30 juin 1863, il est ainsi parti du Royaume-Uni 5,380,836 émigrés, à savoir: 3,238,579 pour les États-Unis, 1,234,506 pour les colonies anglaises de l'Amérique du Nord, 802,152 pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande, 105,599 enfin pour d'autres destinations.

Voici, comme un fait qui peut intéresser particulièrement, dans les circonstances actuelles, la répartition des chiffres de 1861 et de 1862 entre les mêmes destinations :

Pays de destination.	NOMBRE D'ÉMIGRÉS. 1861.	1862.
États-Unis	49,764	58,706
Colonies anglaises de l'Amérique du Nord	12,707	15,522
Australie et Nouvelle-Zélande	23,738	41,843
Autres pays	5,561	5,143

Le courant, après avoir diminué en 1861 pour les États-Unis, s'est considérablement accru vers l'Australie, comme on voit, l'année suivante.

En ce qui concerne la France, dont l'émigration propre est peu considérable, le mouvement de passage de l'émigration étrangère par le territoire de l'Empire, s'est aussi beaucoup ralenti; mais, d'un autre côté, le mouvement de colons allemands à destination de l'Algérie, depuis 1862, et les départs de colons français pour la Nouvelle-Calédonie, montrent une tendance progressive.

En 1862, on a compté 5,036 émigrants français partis de France, dont 1,764 pour l'Algérie; plus 7,516 émigrants étrangers, presque tous allemands, embarqués au Havre. (*Moniteur.*)

Ajoutons à ce qui a été dit à la page 100 sur le régime de police des émigrations, qu'il se trouve complété par une loi du 30 juin 1860, un décret du 15 mars et un arrêté ministériel du 20 mars 1861, insérés dans les *Annales du commerce extérieur* (FRANCE, Lég. comm, n[os] 194 et 201).

Le régime de franchise réciproque en matière de passe-ports, pour la facilitation des voyages et des rapports d'État à État, s'étend aussi de plus en plus. Il existe dès à présent entre la France, l'Angleterre, la Belgique et la Hollande, l'Espagne, le Danemark et la Suède.

Colonies anglaises. — Nouvelle-Zélande. (Voir p. 118.)

Cette fertile colonie, dans laquelle on a découvert des gîtes aurifères, comme en Australie, est une de celles qui croissent le plus rapidement, malgré la guerre incessante avec les indigènes. Un recensement de la fin de 1861 y portait la population blanche à 106,000 âmes; on estime qu'elle dépasse aujourd'hui 200,000 âmes.

Agriculture. — Céréales.

En France, la récolte des céréales de 1862 a presque égalé celle de 1860 et surpassé en abondance de près du tiers, pour le froment, celle de 1861. (Voir p. 149.)

Les 89 départements ont récolté, en 1862, 99,292,224 hectolitres de froment, 9,694,131 de méteil, 26,877,269 de seigle, 21,975,879 d'orge, 82,848,269 d'avoine, 9,379,187 de maïs, 11,821,989 de sarrasin et 4,437,781 de légumes secs.

La récolte de 1863 a également été très-abondante.

Voici, pour compléter le relevé de la page 153, quels ont été les quantités et les prix moyens des céréales dominantes, d'origine anglaise, vendues sur les principaux marchés de l'Angleterre et du pays de Galles, en 1862 :

	QUANTITÉS VENDUES.	PRIX MOYENS.
Froment	3,588,085 quarters	55 sh. 5 p.
Orge	2,281,930 —	35 — 1 —
Avoine	702,957 —	22 — 7 —

Comparativement à 1861, ces chiffres font ressortir, dans la vente, une diminution considérable, pour le froment, et une augmentation nouvelle, pour l'avoine. Quant au prix, il a peu varié pour le froment, mais continue à baisser sensiblement pour les deux autres espèces de grains.

Production de la houille et du fer en France.

La production de nos houillères a été approximativement estimée, pour la dernière année (1863), à 10 millions de tonnes, représentant une valeur de 118 millions de francs, au prix moyen de 11 fr. 80 c. la tonne. La quantité produite aurait ainsi dépassé d'environ 600,000 tonnes le chiffre de l'année précédente, depuis laquelle les prix n'ont pas sensiblement varié. (Voir p. 163.)

La production de la fonte a été estimée à 1,180,000 tonnes, dont 280,000 fabriquées au bois exclusivement; celle du fer, à 705,000 tonnes, dont 77,000 également au bois, en 1863. Le premier de ces chiffres, qui sont aussi simplement approximatifs, peut être évalué à 144 millions, le second à 192 millions de francs environ. Les quantités de cette année dépasseraient ainsi celles de 1862 de 127,000 tonnes, pour la fonte, et de 5,000, pour le fer. (Voir p. 164.)

Production du sel en France. (Voir p. 168.)

Elle a été, en 1862, à peu près la même que l'année précédente, soit de 631,000 tonnes, dont 310,000 provenant des marais salants du midi, 146,000 de ceux de l'ouest et 175,000 des salines.

En 1863, le produit des marais salants du midi s'est réduit à 184,000 tonnes, tandis que celui des exploitations de l'ouest s'est élevé à 312,000 tonnes. Pour les salines, le résultat de cette année n'a pas encore été officiellement constaté.

Pertes de l'industrie cotonnière de la Grande-Bretagne.
(Aux pages 178-182.)

En comptant 25 shellings par broche, en moyenne, pour la valeur du matériel de filature et de tissage de cette branche, on a estimé à plus de 614 millions de francs la perte totale qu'elle a subie, dans cette contrée, par suite de la crise, du chômage de la moitié des ouvriers, etc., pendant les années 1862 et 1863.

Production du sucre indigène en France. (Voir p. 192.)

En voici le mouvement pour les trois dernières années :

	QUANTITÉS DE SUCRE fabriquées.	QUANTITÉS DE SUCRE mises en consommation.	DROITS perçus.
	kilog.	kilog.	francs.
1861	140,902,000	109,315,000	32,795,000
1862	161,747,000	132,752,000	50,451,000
1863	142,938,000	144,876,000	60,848,000

Faisons observer, toutefois, que, d'après d'autres données, qui portent également l'attache officielle, les quantités de sucre indigène soumises aux droits n'auraient été que de 105,482,000 kilogrammes, en 1861, et de 126,413,000, en 1862.

Manufacture des tabacs en France. (Voir p. 194.)

Le développement de cette industrie fiscale suit une marche constamment progressive. Aussi, le produit brut déclaré par l'administration des tabacs s'est-il encore élevé de 195,325,000 fr. (chiffre officiel), en 1860, à 216,139,000 fr., en 1861, somme dont il n'y a que 52,793,000 fr. à déduire, pour les dépenses.

Trafic des voies navigables en France. (Voir p. 206.)

Ce trafic, qui était, en 1850, de 1 milliard 722 millions de tonnes transportées à un kilomètre, loin de souffrir de la concurrence des chemins de fer, n'a pas tardé à dépasser 2 milliards de tonnes, pour s'élever, finalement, à 2 milliards 200 millions, en 1861, et à 2 milliards 360 millions, en 1862. Ce dernier chiffre correspond à un transport moyen de plus de 200,000 tonnes sur la totalité du parcours des mêmes lignes navigables.

Dans la même période de temps, le trafic des chemins de fer français s'est élevé, d'après l'Exposé de la situation de l'Empire, de

353 millions à près de 4 milliards de tonnes transportées à un kilomètre. (Voir aussi p. 218.)

Routes en France. (Voir p. 212.)

Le nombre des routes impériales classées était, en 1863, de 230, y compris celles de la Corse et des départements annexés; leur longueur totale, de 38,262 kilomètres.

Pendant les vingt-cinq années de la période 1837-1861, il a été construit, en France, 66,000 kilomètres de chemins de grande communication et 154,000 kilomètres d'autres chemins vicinaux. Il restait à construire, au 1er janvier 1862, pour compléter le réseau, 14,500 kilomètres de la première et 303,000 de la seconde espèce.

Dans le département du Bas-Rhin, l'administration procède à la création de chemins de fer vicinaux.

Chemins de fer français et anglais.

En France, le développement total des chemins de fer livrés à l'exploitation, au 31 décembre 1862, s'élevait, d'après l'Exposé de la situation de l'Empire, à 11,081 kilomètres, non compris 937 kilomètres dont l'achèvement devait avoir lieu dans le cours de l'année 1863. On estime la somme des dépenses, pour l'ensemble du réseau des lignes concédées ou décrétées, d'une longueur totale de 20,392 kilomètres, à 8 milliards 750 millions de francs. (Voir p. 218 et 222.)

D'après l'Annuaire de Block et Guillaumin, le revenu kilométrique brut des chemins de fer français serait descendu de 48,038 fr., en 1861, à 45,316, en 1862, chiffres accusant une diminution de 5 $^{2}/_{3}$ p. 100. (Voir p. 221.)

Dans le Royaume-Uni, la statistique des chemins de fer présente, pour 1861, les chiffres suivants :

	Angleterre et pays de Galles.	Ecosse.	Irlande.	Royaume-Uni.
Longueur des lignes en exploitation à la fin de l'année . .	7,820	1,626	1,423	milles anglais 10,869
Capital versé	299,446,182	40,986,534	21,894,622	livres sterling 362,327,338
Nombre des voyageurs (abonnements de saison compris).	145,831,425	17,255,058	10,686,735	173,773,218
Recette brute	24,021,928	3,095,434	1,447,993	livres sterling 28,565,355
Produit net	12,219,579	1,696,585	805,854	14,722,018

Il y a eu augmentation, dans les recettes comme dans le mouvement. Cependant, le produit net par mille anglais s'est réduit de 2,661 liv. st., en 1860, à 2,628, en 1861. (Voir p. 218-220.)

Chemins de fer du globe.

D'après une publication très-intéressante du bureau de statistique des chemins de fer, en France, intitulée *les Chemins de fer européens* et son bulletin de la *Situation générale des chemins de fer du globe*, le développement d'étendue de ceux-ci et l'importance de leurs recettes, dans les pays principaux, s'établissaient ainsi, pour 1861:

	Longueur exploitée.
Europe	55,651 kilom.
Amérique	55,589 —
Asie	2,686 —
Afrique	481 —
Océanie	214 —
Total général	114,621 kilom.

Voici la répartition des chiffres de l'Europe entre ses divers États:

	Longueur exploitée. — kilomètres.	Recette par kilomètre. — francs.
Royaume-Uni	17,430	43,009
France	10,098	47,943
Autriche	5,659	37,250
Prusse	5,479	28,009
Autres États germaniques	5,760	—
Allemagne en général	16,898	28,224
Belgique	1,824	31,060
Hollande	433	21,593
Suisse	1,089	20,796
Italie	2,173	28,776
Espagne	2,369	21,983
Portugal	144	9,168
Danemark et Schleswig-Holstein	483	—
Suède et Norvége	542	—
Russie	2,105	—
Turquie	63	—

Les pays le plus sillonnés de chemins de fer sont la Belgique, la Grande-Bretagne, la Suisse, les petits États de l'Allemagne, la Prusse et la France. La Grèce n'a point encore de chemins de fer. (Voir p. 224.)

En Amérique, d'après les derniers renseignements officiels, les États-Unis seuls possédaient, à la fin de 1863, un réseau de voies ferrées de 49,632 milles anglais, dont 33,860, soit 54,500 kilomè-

tres, représentant avec leur matériel une dépense faite de 1,626 millions de dollars ou 8 milliards 780,000 francs, sont en pleine exploitation. Sur cette étendue, 24,927 milles appartiennent au nord, 8,933 milles au sud.

Postes.

D'après le dernier rapport du *Postmaster general*, le service de la poste, dans le Royaume-Uni, occupait en 1862 un personnel de 25,380 employés de toutes les classes (comprenant 12,131 facteurs), dont les traitements formaient ensemble une somme de 1,133,628 liv. st. Il y avait un bureau par 2,500 habitants, plus 4,372 troncs à lettres (*letter-pillars*), dont le nombre s'accroît d'environ cinq cents d'année en année.

Le nombre des lettres expédiées par la poste britannique s'est élevé, en 1862, à 605 millions. L'accroissement annuel, qui est ordinairement de plus de 20 millions de lettres, n'a été cette fois que de 12 millions, comparativement à 1861. La poste a distribué en outre, l'année suivante, 73 millions d'exemplaires de journaux avec 14 millions de paquets de livres, et payé sur ses mandats plus de 15 millions sterling, dans le Royaume-Uni et ses colonies. (Voir p. 225.)

En France (voir p. 226), l'Annuaire des postes permet de constater aussi un mouvement toujours progressif, qui se résume, pour les trois dernières années, dans les chiffres suivants:

	Nombre total des lettres.	Produit.	Nombre des journaux, imprimés, échantillons et papiers d'affaires.	Produit.
	—	—	—	—
		francs.		francs.
1861	273,200,000	55,719,000	188,930,000	5,611,000
1862	283,000,000	58,000,000	202,000,000	6,074,000
1863	290,000,000	60,000,000	212,000,000	6,500,000

	Nombre des lettres chargées.	Produit.	Nombre des mandats sur la poste.	Sommes versées.
	—	—	—	—
		francs.		francs.
1861	1,998,000	1,239,000	3,572,000	90,681,000
1862	2,255,000	1,425,000	3,545,000	90,737,000
1863	1,787,000	1,133,000	3,700,000	109,282,000

	Nombre des timbres vendus.	Produit brut de la vente.
	—	—
		francs.
1861	328,803,000	48,734,000
1862	358,680,000	52,060,000
1863	378,065,000	54,837,000

La somme des valeurs déclarées, transmises par lettres, s'est élevée, de 427 1/2 millions de francs en 1860, à 522 en 1861 et à 598 1/4 en 1862.

Depuis l'inauguration du service postal de l'Indo-Chine, en octobre 1862, des communications régulières sont établies, par Marseille, avec l'Égypte, Aden, les Indes orientales, Saïgon et la Chine, et deux bureaux de poste français ont dû être formés, pour les besoins de ce service, l'un à Suez et l'autre à Shanghaï.

Télégraphie électrique.

Le succès de la réforme opérée, en France, dans les tarifs de ce service, par la loi du 3 juillet 1861 (voir p. 228), a été pleinement confirmé, l'année 1862 ayant déjà offert, sur la précédente, un accroissement de 76 p. 100 dans le nombre des dépêches, à l'intérieur de l'Empire seulement, et de 5 p. 100 dans les recettes correspondantes. Le mouvement des dépêches du service international aussi a poursuivi sa progression constante et régulière.

Des conventions déjà formées, ou en voie de l'être, avec la Belgique et le grand-duché de Luxembourg (en vigueur depuis mai et septembre 1863), la Suisse, l'Espagne et d'autres pays encore, ont déjà en partie réduit la taxe des dépêches échangées entre les pays contractants.

A la date du 15 octobre 1863, la France (Algérie et colonies non comprises) possédait 530 bureaux de télégraphie de l'État, plus 706 dépendant des chemins de fer, 29,595 kilomètres de lignes et 93,600 de fils télégraphiques.

Une convention a été récemment conclue avec l'Espagne, pour l'établissement d'une ligne de communication télégraphique directe entre la France et Oran, par Port-Vendres et Carthagène.

Les directeurs de l'ancienne compagnie du câble télégraphique sous-marin, projeté à travers l'océan Atlantique, sont parvenus à réunir, par voie de souscriptions, en Angleterre, un nouveau capital de 7 1/2 millions de francs, avec lequel ils ont repris leur projet. Le gouvernement des États-Unis et le gouvernement anglais accordent à la

compagnie l'un 75,000 dollars, l'autre 20,000 liv. st. par an, subvention à déduire du prix des dépêches qui seront expédiées pour le compte de chacun des deux. (Voir p. 231.)

Monnayage.

Par suite de la crise américaine, le monnayage français de l'or, qui avait présenté le chiffre de 214 millions de francs en 1862 (voir p. 245), paraît s'être réduit de près de 18 p. 100 en 1863.

Dans le Royaume-Uni, le monnayage en général est évalué, pour 1862, aux chiffres suivants:

Or	7,836,413	livres sterl.
Argent	148,518	—
Cuivre	352,800	—
Total	8,337,731	livres sterl.

Il a été frappé un peu moins que l'année précédente, en or comme en argent. (Voir p. 247.)

Banques du Royaume-Uni.

Nous complétons les chiffres donnés sur la situation antérieure de ces banques (voir p. 261) par les chiffres suivants:

CIRCULATION EFFECTIVE[1] DES BILLETS ÉMIS.

	Par toutes les banques du Royaume-Uni.	Par la Banque d'Angleterre en particulier.
	livres sterl.	livres sterl.
1860	38,861,000	20,812,000
1861	38,107,000	20,789,000
1862	37,103,000	20,607,000

La circulation du papier au porteur des banques britanniques ne s'est pas, comme on voit, maintenue à la hauteur des chiffres qu'elle avait atteints en 1859 et présentait encore en juin 1860 (40,210,000 liv. st.).

Celui de la Banque d'Angleterre en particulier, cependant, s'est élevé, le 24 septembre 1862, à son maximum de 22,473,000 liv. st.

1. A un jour donné en décembre.

Les banques de province contribuaient à la circulation du 13 décembre 1862 pour les chiffres suivants :

	livres sterl.
Banques privées d'Angleterre	3,205,000
Banques à capitaux réunis d'Angleterre	2,875,000
Banques d'Écosse	4,573,000
Banque privilégiée d'Irlande	2,571,000
Autres banques irlandaises	3,272,000

Pendant la même période triennale (1860-1862), l'encaisse métallique de la Banque d'Angleterre a varié de 12,091,000 liv. st., au 27 mars 1861, à 17,552,000, au 24 septembre 1862; son portefeuille (*securities*), de 31,400,000 liv. st., au 28 mars 1860, à 27,993,000, au 24 décembre 1861 ; la somme des dépôts remis entre ses mains, de 16,759,000 liv. st., au 25 septembre 1861, à 22,368,000, au 24 septembre 1862. Voilà du moins les *maxima* et les *minima*. En définitive, la situation de ce grand établissement de crédit, au 31 décembre 1862, s'établit ainsi :

A l'actif.	livres sterl.	Au passif.	livres sterl.
Portefeuille	30,961,000	Banknotes en circulation	21,129,000
Encaisse	15,351,000	Dépôts	21,985,000
Total	46,312,000	Total	43,114,000

Dans la pratique, la législation en vigueur tend à rendre plutôt qu'à enlever à la Banque d'Angleterre le monopole du papier au porteur. L'avantage lui reste acquis pour ces émissions, dans la concurrence avec les autres banques. (Voir p. 257.)

L'heureuse transformation que subit aujourd'hui le fonctionnement des banques, en Angleterre, et les excellents résultats qu'elle y produit, sont dus principalement à la création des *Joint-stock-banks.* Par les avantages qu'elles procurent aux déposants, en payant un intérêt pour les dépôts qu'on leur confie et dans lesquels rien n'est perdu, grâce à cette nouvelle combinaison, le système de ces banques, comme on l'a très-bien dit, tend à devenir de plus en plus, pour les capitaux, ce que les docks sont pour les marchandises. La large publicité de leurs comptes rendus, qui facilite extrêmement le contrôle général de leurs opérations, n'a pas moins contribué au succès de celles-ci, fondé en grande partie sur la confiance qu'elles inspirent. (Voir p. 255.)

Crise monétaire. — Élévation de l'escompte.

Le resserrement des débouchés en Amérique, la nécessité, pressante pour l'industrie européenne, de suppléer au défaut de l'approvisionnement cotonnier qu'elle tirait des États-Unis avant la guerre, ses achats considérables de coton, de soie et d'autres matières premières sur des marchés tels que l'Égypte, l'Inde et la Chine, avec lesquels ces fournitures extraordinaires ne pouvaient être réglées qu'en espèces; ces circonstances, jointes à la gravité des conjonctures politiques, ont déterminé, dans les derniers temps, la sortie de très-fortes quantités de numéraire. Il en est résulté naturellement une élévation successive de l'escompte; celui de la Banque d'Angleterre, qui avait commencé l'année avec le taux modique de 3 p. 100, est remonté ainsi deux fois jusqu'à 8 p. 100 (en décembre 1863 et janvier 1864), et cette marche a dû être suivie par la Banque de France, qui s'est pourtant arrêtée à 7 p. 100, contrairement à son habitude d'un taux généralement supérieur à celui de Londres. Depuis, cependant, l'escompte de la première a été abaissé de nouveau à 6 p. 100, le 25 février 1864, et celui de la seconde, réduit au même taux, le 24 mars suivant.

Banque de France.

Voici comment s'est établi le bilan de ce grand établissement financier et de ses 53 succursales, à deux époques plus rapprochées que celles dont nous avons donné les chiffres page 272 :

ACTIF.	SITUATION au 8 octobre 1863. — millions de francs.	SITUATION au 11 février 1864. — millions de francs.
Espèces et lingots à Paris	72.7	50.6
Espèces et lingots dans les succursales	199.8	132.»
Portefeuille de Paris	343.7	379.7
Portefeuille des succursales (effets sur place)	275.»	325.8
Avances sur effets publics, actions et obligations de chemins de fer, lingots et monnaies	165.4	123.1
Avances faites à l'État	60.»	60.»
Rentes de la réserve	13.»	13.»
Rentes (fonds disponibles)	36.8	37.»
Rentes immobilisées	100.»	100.»
Créances diverses	20.»	18.7
Total de l'actif	1,286.4	1,239.9

PASSIF.	SITUATION au 8 octobre 1863. — millions de francs.	SITUATION au 11 février 1864. — millions de francs.
Capital de la banque	182.5	182.5
Réserve	22.1	22.1
Réserve immobilière	4.»	4.»
Billets au porteur en circulation	820.6	775.1
Billets à ordre	4.6	4.»
Comptes courants du trésor	53.4	57.1
Comptes courants des particuliers à Paris	134.2	135.4
Comptes courants — dans les départem.	27.9	24.7
Escomptes et intérêts divers	9.2	7.6
Dettes diverses	27.9	27 5
Total égal du passif	1,286.4	1,239.9

La comparaison de ces chiffres, comprenant tous les éléments de la situation indiquée dans la note précédente, parle assez d'elle-même pour nous dispenser de tout commentaire.

Les variations du cours des actions de la Banque de France (de 1,000 fr. au pair) ont oscillé, en 1863, entre un maximum de 3,500 et un minimum de 3,270 fr. Le dividende qu'elle a payé à ses actionnaires, pour la même année, s'est élevé à 165 fr. par action, ce qui revient à 16 $^1/_2$ p. 100 du capital au pair, non compris la réserve des bénéfices provenant de l'escompte supérieur à 6 p. 100, qui figurent pour 3,918,500 fr. à son bilan du 11 février 1864, et dont il ne lui est pas permis de faire la répartition avant l'expiration de son privilége. (Voir pour les dividendes antérieurs, p. 273.)

La Banque de France s'est, enfin, décidée à l'émission de billets de 50 fr.

Le monopole de la Banque de France vient d'être maintenu dans son intégrité, la combinaison financière qui devait lui susciter une concurrente dans la Banque de Savoie, n'ayant pas été approuvée par le gouvernement. Cette banque, fondée en 1851 sous le régime de la loi sarde et dont le siége est Annecy, fait l'escompte à deux signatures et a pu émettre des billets au porteur de 1,000, 500, 50 et 20 fr., ayant cours dans la province. Paralysée dans son activité par l'annexion, elle reçut du Crédit mobilier l'offre d'une élévation de son capital de 4 millions à 40 millions de francs, pour le cas où la circulation de son papier au porteur serait autorisée dans toute la France, autorisation qu'elle n'a point obtenue, ce qui entraînera probablement sa transformation ultérieure en succursale de la Banque de France.

Caisses d'épargne.

En 1862, l'influence de la crise cotonnière et du chômage a, comme il fallait s'y attendre, continué à peser sur le mouvement des caisses d'épargne du Royaume-Uni. Le chiffre des dépôts s'y est réduit (à 8,136,630 liv. st., y compris 268 livres transférées par la poste), tandis que celui des remboursements est arrivé à son maximum (10,195,629 liv. st., dont 226,830 livres par transfert à la poste). Le capital des dépôts retenus par les caisses s'est abaissé de 41,546,475 liv. st., en 1861, à 40,593,124, en 1862. L'Angleterre compte dans ce dernier chiffre pour 34,825,383 liv. st., le pays de Galles pour 1,001,511, l'Écosse pour 2,676,192 et l'Irlande pour 2,090,038. La somme des dépôts n'a augmenté qu'en Écosse. (Voir p. 280.)

En somme pourtant, les résultats de 1862 ont été plus favorables que ceux de l'année précédente, la poste ayant établi, de son côté, pour les dépôts qu'elle est maintenant autorisée à recevoir (voir p. 279), des caisses distinctes, qui fonctionnent depuis deux ans et demi et dont le mouvement, pour la période écoulée du 16 septembre 1861 au 31 décembre 1862, se résume dans les chiffres suivants :

Dépôts reçus, avec les intérêts . . .	2,136,680	livres sterl.
Remboursements	438,378	—
Capital restant	1,698,302	—

Sur le chiffre de ces épargnes, 1,570,065 liv. st. provenaient de l'Angleterre et du pays de Galles, 48,609 de l'Écosse et 79,628 de l'Irlande.

En France, le mouvement des caisses d'épargne, en 1862, a dû naturellement aussi se ressentir des souffrances partielles de l'industrie (voir p. 283). Cependant, le nombre des caisses a été porté, en cette année, à 478, et celui des livrets délivrés s'est élevé à 1,379,180; mais, la somme des versements effectués dans l'année est restée stationnaire à 164 $^1/_2$ millions de francs, et les remboursements, ayant atteint 148 millions, ont dépassé de 8 $^1/_2$ millions le chiffre de l'année précédente. Néanmoins, le solde dû au 31 décembre 1862 à tous les déposants s'établit, par suite de rectifications, comme le fait entendre le rapport, à plus de 424 millions de francs (au lieu de 401 $^1/_2$ à la fin de 1861 ?).

Les 450 caisses fonctionnant en 1862 n'avaient réellement délivré dans l'année que 222,994 livrets, représentant un versement total

de 42,098,000 fr. au crédit des nouveaux déposants, résultats un peu inférieurs à ceux de l'année précédente. Il est vrai que pour le peuple des campagnes, l'immense majorité de la population en France, la caisse d'épargne n'existe pas encore, ainsi que l'a fait observer M. Horn, dont nous croyons devoir rappeler à ce sujet un excellent mémoire, adressé en décembre 1863 au sénat et inséré dans le numéro de janvier 1864 du *Journal des Économistes*.

Consulats français.

A ceux que nous avons énumérés aux pages 301 et 302, il faut ajouter, d'après la dernière liste générale, publiée en janvier 1864, dans les *Annales du commerce extérieur*, trois nouveaux consulats, établis par le gouvernement impérial à Genève (Suisse), à Hong-Kong (Chine) et à Melbourne (Australie anglaise).

Traités de commerce avec l'Italie, etc.

Le nouveau traité franco-italien (voir p. 383), dont la ratification est demeurée longtemps en suspens, se compose d'une convention de navigation, du 13 juin 1862, et d'un traité de commerce proprement dit, du 17 janvier 1863. Ces conventions, promulguées le 20 janvier 1864 et publiées, avec les tarifs et pièces qui s'y rapportent, dans la livraison des *Annales du commerce extérieur* dudit mois (France, L. C., n° 223), sont entrées immédiatement en vigueur.

Le traité de commerce a été conclu pour douze ans, avec clause de tacite réconduction d'année en année, à l'expiration de cette période. Les réductions qu'il accorde sur les produits italiens à l'entrée en France, à l'instar de celles qui ont été concédées à l'Angleterre et à la Belgique, auxquelles tout le bénéfice des dispositions du traité de commerce avec l'Italie a été simultanément étendu, par un décret impérial du 26 janvier, ne deviendront, de même que le portent les conventions avec les deux autres pays mentionnés, complètes et définitives qu'à partir du 1er octobre prochain. D'autre part les produits français, à leur entrée en Italie, par terre comme par mer, ont obtenu le bénéfice immédiat de réductions considérables.

La convention spéciale de navigation est particulièrement empreinte de l'esprit le plus libéral, les deux marines de commerce devant être traitées sur le pied de la plus parfaite égalité, dans les

ports des deux pays contractants, où elles sont même indistinctement admises à la pratique de la navigation d'escale et du cabotage à vapeur. Cette facilité ne constitue pas précisément une faveur nouvelle pour notre pavillon, que rien n'empêchait, antérieurement déjà, de trafiquer entre les diverses parties de la péninsule, sous le régime de l'ancienne division de celle-ci en plusieurs États, mais elle doit être appréciée comme un avantage notable assuré par les négociations au pavillon italien en France.

L'Angleterre, de son côté, nous avait devancés dans la conclusion de son propre traité de commerce avec l'Italie, entré en vigueur le 29 octobre 1863, jour de l'échange des ratifications. Ce traité, valable pour dix ans, également avec clause de tacite réconduction, a été publié dans la *Gazette de Londres*. (Voir p. 386.)

En France, il nous reste à signaler le maintien de la Convention du 8 avril 1836 avec l'Uruguay (voir p. 370), par un nouvel arrangement, conclu le 7 juillet 1863. (Voir *Annales du commerce extérieur*, FRANCE, L. C., nº 220.)

Les négociations ouvertes par le gouvernement impérial pour la conclusion de traités de commerce et de navigation avec la Suisse et la Suède, se poursuivent.

Modifications dans le régime des douanes.

Dans le Royaume-Uni, un acte du 8 juin 1863 a rapporté les droits accessoires (*minor duties*) de douane, établis en 1860 (voir p. 389) et qui, dans la pratique, ont paru plus gênants pour le commerce que profitables pour le trésor. Un acte antérieur, du 27 mars 1863 déjà, avait aussi modifié le régime d'importation et de drawback applicable aux tabacs. (Voir *Annales du commerce extérieur*, ANGLETERRE, L. C., nº 45.)

En France, un décret du 2 septembre 1863 a mis l'Algérie sur le même pied que l'Angleterre et la Belgique, pour ceux de ses produits qui étaient encore traités, à l'importation en France, avec moins de faveur que les produits anglais et belges.

Un autre décret, du 20 décembre suivant, exempte de tout droit tous les cotons importés des pays de production, non-seulement sous pavillon français, mais aussi par terre, en maintenant toutefois

le droit de 3 fr. par quintal métrique sur tous les cotons importés d'ailleurs que de ces pays, même sous pavillon français, ou importés par navires étrangers généralement, sans distinction de provenance. Enfin, par un décret du 27 janvier 1864, le droit à l'importation de la houille crue et du coke, par navires français et par terre, a été fixé à 12 c. par quintal métrique, décimes compris, à partir du 4 février.

Une table alphabétique des documents publiés, sur la législation commerciale de la France, dans les *Annales du commerce extérieur*, de janvier 1843 à fin décembre 1863 (France, L. C., n°s 1 à 222), vient de paraître, avec la dernière livraison de cette même année.

Régime des sucres en France. (A la note 3 de la page 392.)

En présence de réclamations diverses des ports, des colonies et des fabriques, le gouvernement, voulant procéder à un nouveau remaniement du régime des sucres, pour concilier tous les intérêts, avait saisi le Conseil supérieur de l'agriculture, du commerce et de l'industrie d'une enquête dont les résultats ont été publiés en 1863.

Les dispositions du projet de loi présenté à ce sujet au corps législatif, en janvier 1864, tendent à réaliser, par une combinaison nouvelle, l'égalité de tous les sucres devant l'impôt. Le droit actuel de 42 fr. par quintal métrique serait maintenu sur tous les sucres importés jusqu'au type n° 13; on admettrait en outre, sous le régime d'un tarif gradué, toutes les qualités et nuances supérieures; le drawback serait remplacé par l'admission temporaire en franchise, moyennant acquit-à-caution, des sucres bruts destinés au raffinage pour l'exportation; enfin, le sucre indigène arriverait à participer au bénéfice de l'exportation franche des sucres raffinés, par la suppression de l'abonnement que la loi du 24 mai 1860 accorde aux fabricants.

Le principe de l'égalité de traitement est ici dans l'application d'un tarif commun à tous les sucres, sans distinction d'origine. Une détaxe n'est accordée, jusqu'en 1870, aux sucres de la Réunion et des Antilles françaises, que pour compenser les frais du transport.

Les sucres étrangers, frappés d'une surtaxe de 2 à 3 fr., ne sont admissibles au raffinage qu'autant qu'ils sont importés directement par mer des pays hors d'Europe. Comme, en cas de réexportation, sous la forme de raffinés, ils acquitteraient la moitié de la surtaxe

de pavillon, celle-ci ne servirait plus de prime aux sucres venus par navires étrangers, et la détaxe coloniale cesserait d'être un désavantage, lors de la réexportation.

Nous n'avons pas à critiquer ce projet, qui n'est point adopté, ni l'élévation du droit qu'il maintient. Bornons-nous à faire observer que les circonstances dans lesquelles il a été conçu se sont beaucoup modifiées. Les ports ont cessé de se plaindre de l'encombrement, dans nos entrepôts, des sucres de Cuba et du Brésil, refoulés du marché des États-Unis par la guerre, et, depuis l'automne 1863, une forte hausse a relevé les cours, par suite de la faiblesse de la récolte de betteraves surtout.[1]

Commerce de la France en 1863. (Au tableau de la page 454.)

Son développement ne s'est point arrêté.

D'après la publication provisoire de l'administration des douanes sur cette année, le chiffre de nos importations, au commerce spécial, s'y est élevé à 2,367,621,000 fr., et celui de nos exportations de produits nationaux à 2,622,456,000 fr. C'est, comparativement à l'année précédente, une augmentation de plus de 169 millions pour le premier et de près de 380 millions pour le second.

Par contre, le mouvement contrôlé du numéraire et des métaux précieux (or, argent, billon et platine), s'est réduit, en 1863, à 532,561,000 fr. à l'entrée, soit de près de 4 millions, mais élevé, à la sortie, à 618,797,000 fr., résultat qui y accuse une augmentation de 162 ½ millions et dont nous avons donné l'explication dans la note relative à la crise monétaire, page 552.

Commerce britannique en 1863. (A la page 443.)

L'exportation des produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni, après avoir d'abord le plus souffert de la crise, s'est relevée soudain de 123,992,264 liv. st. en 1862 à 146,489,768 liv. st. ou plus de 3 milliards 662 millions de francs en 1863. C'est un accroissement de valeur de plus de 18 p. 100, soit d'environ 562 millions de francs

1. Voir, pour tout l'historique de notre législation sucrière, *La nouvelle phase de la question des sucres* par M. Bénard, dans les livraisons d'octobre et de décembre 1863 du *Journal des Économistes*.

dans cette seule année. Ce progrès a été réalisé principalement sur les fils et tissus de lin, les lainages et les soieries, la bonneterie et les modes, les fers, les cuivres et la quincaillerie exportés. Si les cotonnades ont fortement diminué en quantité, à l'exportation, elles ont augmenté presque d'autant en valeur.[1]

Quant au mouvement déclaré des espèces et lingots d'or et d'argent (voir la page 444 et les tableaux des pages 531-534), il n'a pas augmenté en 1863, dans le Royaume-Uni, comme on aurait pu s'y attendre, s'étant réduit au contraire à 30,030,794 liv. st. ou moins de 751 millions de francs, à l'entrée, et à 26,544,040 liv. st. ou moins de 664 millions de francs, à la sortie.

Voici comment il se décompose :

(Valeurs en milliers sterling.)

Pays de provenance et de destination	ENTRÉE. Or.	ENTRÉE. Argent.	ENTRÉE. Totaux.	SORTIE. Or.	SORTIE. Argent.	SORTIE. Totaux.
Amerique espagn. et Indes occid.	3.896	6.652	10.548	306	73	379
Etats-Unis	7.521	627	8.148	40	14	54
Australie	5.995	»	5.995	19	2	21
France	188	1.256	1.444	3,503	1.258	4.761
Hollande	114	421	535	4	217	221
Belgique	16	955	971	19	192	211
Espagne	5	4	9	1,054	5	1,059
Portugal	2	57	59	639	»	639
Russie	904	8	912	2,708	»	2,708
Villes anséatiques	186	686	872	1.081	382	1,463
Égypte	16	2	18	3,474	8,815[2]	12,289
Turquie	98	»	98	36	»	36
Malte	»	2	2	185	»	185
Gibraltar	10	29	39	53	»	53
Côte occidentale d'Afrique	70	8	78	27	24	51
Afrique australe	5	4	9	159	7	166
Prov. angl. de l'Amérique du Nord	35	59	94	129	3	132
Colombie anglaise	13	»	13	»	»	»
Brésil	64	98	162	1.681	50	1,731
Autres pays	5	20	25	186	199	385
Totaux	19,143	10.888	30,031	15,303	11,241	26,544

1. L'évaluation des résultats généraux de l'importation et de la réexportation manque encore, pour 1863. Des progrès non moins remarquables ont déjà pu y être constatés.

2. Soit 2,586 en espèces et 6,230 en lingots d'argent, destinés ceux-ci principalement pour l'Inde, celles-là surtout pour la Chine.

FIN DU PREMIER VOLUME.

TABLE DES MATIÈRES

DU TOME PREMIER.

LIVRE II.

COMMERCE.

Régime et contrôle.

LIVRE III.

MOUVEMENT GÉNÉRAL ET RÉPARTITION DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE L'ANGLETERRE ET DE LA FRANCE.

ANNEXES ET NOTES COMPLÉMENTAIRES.



